TABLE DES MATIÈRES

0.1	**INTRODUCTION AUX RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE L'AVIATION CIVILE DU MALI**	**Page 1**
0.1.1.1	Dispositions Générales	1
0.1.1.2	Description des Règlements	3
0.2	**RÈGLES DE CONSTRUCTION DES RAM**	**1**
0.2.1.1	Règles de Construction des RAM	...1
0.2.1.2	Terminologie	3
0.2.1.3	Domaine d'Application	5
0.2.1.4	Présentation des RAM	5
0.2.1.5	Définitions	7
0.2.1.6	Abréviations	27
0.3	**RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES CERTIFICATS ET LICENCES**	**1**
0.3.1.1	Inspection et Obligation de Présentation de Permis et Licences	1
0.3.1.2	Changement de nom	2
0.3.1.3	Changement d'adresse	2
0.3.1.4	Remplacement d'un Certificat d'Activité Aérienne ou Certificat Médical ou Rapport d'Evaluation Suite à une Perte ou Destruction	3
0.3.1.5	Falsification, Reproduction Frauduleuse, ou Modification de Demandes, Certificats, Log books, Rapports ou Enregistrements	3
0.3.1.6	Renonciation, Suspension ou Révocation de Licence ou de Certificat	4
0.3.1.7	Renouvellement de Demande après Révocation	4
0.3.1.8	Renouvellement de Demande après Suspension	4
0.3.1.9	Renonciation Volontaire ou Echange de Licence	4
0.3.1.10	Interdiction d'Exercer en Cas de Déficience Médicale	5
0.3.1.11	Tests et Rapports Concernant les Narcotiques et l'Alcool	5

		Page
0.4	**EXEMPTIONS ET ÉQUIVALENT DE SÉCURITÉ**	**1**
0.4.1.1	Exemptions et Equivalent de Sécurité	1
0.5	**RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES AVEC L'AUTORITÉ**	**1**
0.5.1.1	Inspection de l'Aéronef, Demande de Documents et Interdictions	1
0.5.1.2	Motifs Administratifs de Suspension, d'Annulation ou de refus de renouveler	2
0.5.1.3	Avis de Refus de Délivrance, de Modification ou de Renouvellement et Avis de Suspension ou d'Annulation	2
0.5.1.4	Restitution d'un Document d'Habilitation Délivré Sous ces Règlements	3
0.5.1.5	Tenue des Dossiers	3
0.6	**ADMINISTRATION ET GESTION DES RAM**	**1**
0.6.1.1	Responsabilités de l'Exploitant	1
0.6.1.2	Responsabilités de l'ANAC	1
0.6.1.3	Révision et Mise à Jour des Documents	2
0.6.1.4	Présentation de l'Amendement	3

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
LPE	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
ER	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
LA	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
LR	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
TM	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.1	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	3	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	4	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	5	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	6	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	7	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	8	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	9	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	10	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	11	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.2	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	3	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	4	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	5	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	6	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	7	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	8	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	9	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	10	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	11	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	12	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	13	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	14	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	15	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	16	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	17	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	18	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	19	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	20	01	Dec 2007	01	Fev 2011

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
0.2	21	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	22	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	23	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	24	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	25	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	26	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	27	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	28	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	29	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	30	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	31	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	32	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.3	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	3	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	4	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	5	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.4	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.5	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	3	01	Dec 2007	01	Fev 2011
0.6	1	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	2	01	Dec 2007	01	Fev 2011
	3	01	Dec 2007	01	Fev 2011

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
01	15/02/2011	15/02/2011		Révision des RAM

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	N° d'Amdt	Date	Motif

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
MCARs	FAA	Model Civil Aviation Regulation Part 1	Version 2.3	Octobre 2002
14 CFR	FAA	Title 14 chap 1 à 3 Part 1		
RAC	RAC	Règlement de l'Aviation Canadien Part 1		
DOC.9760 Vol. I	OACI	Navigabilité des aéronefs	1ère	2001
RAM 01	ANAC	Licences du personnel	01	Fev 2011
RAM 02	ANAC	Organismes de formation aéronautique	01	Fev 2011
RAM 03	ANAC	Immatriculation des aéronefs	01	Fev 2011
RAM 04	ANAC	Navigabilité des aéronefs	01	Fev 2011
RAM 05	ANAC	Organismes de maintenance agréés	01	Fev 2011
RAM 06	ANAC	Certification des opérateurs aériens	01	Fev 2011
RAM 07	ANAC	Aérodromes	01	Fev 2011
RAM 08	ANAC	Exploitation technique des aéronefs	01	Fev 2011
RAM 09	ANAC	Travail aérien	01	Fev 2011
RAM 10	ANAC	Instruments et équipements	01	Fev 2011
RAM 11	ANAC	Règles de l'air	01	Fev 2011
RAM 12	ANAC	Certif des Opérateurs d'assist. en escale	01	Fev 2011
RAM 13	ANAC	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	01	Fev 2011
RAM 14	ANAC	Recherches et sauvetage	01	Fev 2011
RAM 15	ANAC	Télécommunications aéronautiques	01	Fev 2011
RAM 16	ANAC	Assistance météorologique à la navigation aérienne	01	Fev 2011
RAM 17	ANAC	Unités de mesure	01	Fev 2011
RAM 18	ANAC	Services d'information et cartes aéronautiques	01	Fev 2011
RAM 19	ANAC	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	01	Fev 2011
RAM 20	ANAC	Protection de l'environnement	01	Fev 2011

0.1 INTRODUCTION AUX RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE L'AVIATION CIVILE DU MALI

0.1.1.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

(a) La République du MALI est signataire de la convention sur l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.(Décret de publication N°171/PG-RM du 22/06/02)

(b) Au titre de l'article 12 de ladite Convention, tout Etat contractant a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité, conformément aux normes internationales, dans le cadre de ses obligations relatives à la supervision de la sécurité.

(c) Pour s'acquitter de ses responsabilités globales aux termes de la Convention de Chicago, l'Etat contractant est tenu :

(1) d'édicter une loi fondamentale prévoyant la formulation et la promulgation de règlements nationaux de l'aviation civile, fondées sur les dispositions des annexes à la Convention de Chicago;

(2) de créer une entité nationale en charge de l'aviation civile; investie des pouvoirs nécessaires pour veiller à la diffusion et à l'observation des règlements.

(d) Conformément aux directives de l' OACI, l'Etat du MALI dans la Loi N° 99-032 portant code de l'aviation civile en date du 09 Juillet 1999 et dans l'Ordonnance N°05-024 du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ratifiée par la loi n°05-066 en date du 26 décembre 2005 ,désigne cette dernière comme service de l'Etat chargé de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile.

(e) L'Ordonnance N° N°05-024 portant création de l' Agence Nationale de l'Aviation Civile du MALI (ANAC) en date du 27 septembre 2005, confère à cette dernière entre autres tâches, l'élaboration le suivi et l'application de la réglementation de l'aviation civile conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

(f) Les règlements aéronautiques de l'aviation civile du MALI sont un outil indispensable dans l'exécution des responsabilités du MALI en matière de supervision de la sécurité de l'aviation civile.

(g) Au titre des articles 37 et 38 de la Convention de Chicago, la République du MALI accepte souverainement de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI contenues dans les annexes à la Convention et traitant des sujets allant des licences du personnel (annexe 1) à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (annexe 18).

(h) Les règlements aéronautiques de l'aviation civile du MALI présentent les normes OACI comme les exigences réglementaires pour les aéronefs (hormis les aéronefs militaires ou d'État) opérant des vols d'aviation civile au MALI. Là où elles sont applicables, les recommandations de l'OACI font foi.

(i) Chaque règlement présente les normes et pratiques recommandées de l'annexe OACI concernée, complétées par des sections des règlements américains (14 CFR) et/ou des règlements européens (EASA)

(j) L'adjonction du 14 CFR ou des règlements européens permet une mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, basée sur l'expérience acquise par la FAA et la règlementation européenne .Dans certains cas, soit les pratiques réglementaires modernes en aviation dépassent les exigences des annexes de l'OACI, soit elles régissent des domaines non encore couverts par ces annexes.

(k) Là où les règlements dépassent les exigences d'une annexe spécifique de l'OACI, ou concernent un domaine non encore couvert par une annexe de l'OACI, les règlements du MALI sont basés sur les dispositions appropriées du 14 CFR et/ou de la règlementation européenne, ou sur des dispositions issues de directives nationales et/ou régionales ou communautaires (exemple CEDEAO,UEMOA etc.).

(l) La pratique moderne de l'aviation présente des situations complexes à une autorité de l'aviation civile. Ces règlements essayent de résoudre la situation actuelle avec des aéronefs opérant à la fois des vols domestiques et internationaux.

(m) Les règlements aéronautiques de l'aviation civile du MALI supposent que les situations suivantes se présenteront au MALI et dans la plupart des Etats contractants :

(1) un aéronef immatriculé au MALI conçu et fabriqué dans un autre Etat contractant ;

(2) un aéronef immatriculé au MALI conçu dans un Etat contractant et fabriqué dans un autre Etat contractant ;

(3) la République du MALI peut avoir des détenteurs de permis d'exploitation aérienne (AOC) qui exploitent un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant lequel peut être conçu et fabriqué dans des états différents ;

(4) la République du MALI peut avoir des détenteurs de permis d'exploitation (AOC) qui font partie d'un consortium régional, avec des installations d'exploitation et de maintenance dans un pays voisin ;

(5) les compagnies du MALI de transport aérien international peuvent exploiter leurs aéronefs dans des pays qui exigent les licences de pilotes dans des termes et conditions

supplémentaires à ceux exigés par l'annexe 1 OACI, lesquels diffèrent d'un pays ou région à l'autre;

(6) la République du MALI peut assurer par délégation le suivi des exploitants d'aéronefs et/ou d'installations d'entretien d'aéronefs d'un autre pays ou région en plus de ses propres exploitants et/ou installations.

0.1.1.2 DESCRIPTION DES RÈGLEMENTS

(a) Les Règlements Aéronautiques du MALI (RAM) regroupent tous les textes réglementaires, les dispositions et mesures nationales mises en place par l'ANAC pour le contrôle de l'exploitation aérienne et la navigabilité des aéronefs au MALI, en application des dispositions de la Convention de Chicago et ses Annexes. Ils reconduisent au niveau national les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), et en définissent le cadre et les modalités d'application. Le Directeur Général de l'ANAC a la responsabilité d'en assurer la gestion technique et la charge du suivi de leur conformité continue aux dispositions de l'OACI. Les RAM sont constitués de vingt et un (21) titres.

RAM 00 – RÈGLES GÉNÉRALES DE GESTION ET D'UTILISATION DES RAM

- Cette partie des règlements définit la présentation des Règlements Aéronautiques du MALI (RAM), en explique les règles de construction, le domaine d'application, le mode de gestion et donne des indications sur leur contenu et leur utilisation ainsi que sur le processus de révision. Elle présente en outre les règles générales régissant l'attribution et l'administration des certificats et licences ainsi que les définitions applicables à plus d'un RAM. Cette partie fait entre autre la présentation des procédures d'application développées pour chaque règlement auquel elles se rapportent de façon à en faciliter l'application dans des conditions opérationnelles précises. Ces procédures d'application ont force de loi si elles font référence à la section du règlement auquel elles se rapportent.

RAM 01 – LICENCES DU PERSONNEL

- La Convention de Chicago stipule en son article 32 que « Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ». C'est pour répondre à cette obligation que ce règlement prescrit les exigences en matière de délivrance des licences et qualifications du personnel navigant et des autres personnels au sol ainsi que les conditions sous lesquelles ces licences sont nécessaires. Ce règlement définit entre autre, les conditions d'aptitude physique de délivrance des licences. Il s'est principalement servi de l'annexe 1 à la Convention de Chicago et accessoirement du 14 CFR.

RAM 02 – ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS

- Ce règlement prescrit les exigences que doivent satisfaire les organismes désirant obtenir l'agrément d'un organisme de formation aéronautique .L'annexe 1 n'ayant couvert que très partiellement les normes internationales en ce qui concerne les OFA, il a été fait usage principalement dans ce règlement du 14 CFR, du règlement européen(EASA), du document DOC 9841 AN/456 – Manuel sur l'agrément des organismes de formation des membres d'équipage de conduite et dans une certaine mesure du document OACI N° 9401– Manuel sur la création et le fonctionnement des centres de formation. L'interrelation entre ce règlement RAM 02 (Organisme de formation agrée) et le RAM 01 (licences du personnel) est pleine et entière. Même si l'Etat ne dispose pas d'organisme de formation agrée, les exigences relatives au fonctionnement d'un OFA doivent s'appliquer. Ainsi les citoyens de l'Etat devant recevoir une formation à l'étranger devraient être formés par un organisme de formation répondant aux normes de l'Autorité.

RAM 03 – IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

- Ce règlement prescrit les exigences en matière d'immatriculation et de marquage des aéronefs civils au MALI. Il est dérivé principalement de l'annexe 7 et accessoirement des textes nationaux du MALI c'est-à-dire la Loi N° 99-032 portant code de l'aviation civile en date du 09 Juillet 1999 et dans l'Ordonnance N°05-024 du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, (ANAC).ratifiée par la loi n°05- 066 du 26 Décembre 2005

RAM 04 – NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

- Ce règlement prescrit les exigences relatives :
  - à la certification d'aéronef et composants aéronautiques ;
  - à la délivrance de certificats de navigabilité et autres certifications de produits aéronautiques; et
  - au maintien de la navigabilité de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
  - à la remise en état et aux modifications de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
  - à l'entretien et à l'entretien préventif de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
  - aux inspections de l'aéronef.
- Il a été rédigé sur la base principalement des annexes 8 et 6 à la Convention de Chicago et accessoirement du 14 CFR et du règlement européen EASA ainsi que de l'annexe 7.

RAM 05 – ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS

- Ce règlement prescrit les exigences réglementaires pour la délivrance des agréments d'organismes de maintenance. Il prescrit en outre les règles générales de fonctionnement d'un organisme de maintenance agréé (OMA). Il a été rédigé sur la base principalement de l'annexe 6 partie1 à la Convention de Chicago, du règlement européen EASA, et de manière accessoire de l'annexe 8 à la Convention de Chicago, du règlement EASA et du Doc. OACI – 8335 – Manuel des Procédures d'inspection, d'Autorisation et de Surveillance Continue de l'Exploitation.

RAM 06 – CERTIFICATION DES OPÉRATEURS AÉRIENS

- Ce règlement prescrit les critères de délivrance et de maintien de la validité, par l'Etat du MALI, de l'agrément et du certificat de transporteur aérien aux transporteurs aériens établis au MALI.

Pour la partie agrément de transporteur aérien, il a été fait usage des textes intercommunautaires relatifs à l'agrément de transporteur aérien au sein de la CEDEAO

Pour la partie certificat de transporteur aérien il a été fait usage principalement du MCARs- Model of Civil Aviation Regulations, de l'annexe 6 partie 1 à la Convention de Chicago, et de manière accessoire du Doc. 8335 – AN/879 - Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation, de la règlementation fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intracommunautaires.

RAM 07 – AÉRODROMES

- Ce règlement est composé de trois parties :
  - ***Partie 1 : Conception et exploitation technique des aérodromes*.** Cette partie du règlement définit les exigences prescrivant les caractéristiques physiques et surfaces de limitation d'obstacles que doivent présenter les aérodromes, ainsi que certaines installations et certains services techniques fournis en principe sur un aérodrome. Ces spécifications n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aéronef mais de définir les spécifications minimales d'aérodrome pour des aéronefs qui ont les mêmes caractéristiques que ceux qui sont actuellement en exploitation ou pour des aéronefs analogues dont la mise en service est prévue. Ce règlement a été rédigé en se basant uniquement sur l'annexe 14 volume 1.
  - ***Partie 2 : Hélistations***. Les spécifications de ce règlement prescrivent les caractéristiques physiques et les surfaces de limitation d'obstacles que doivent présenter les hélistations, ainsi que certaines installations et certains services techniques fournis en principe sur une hélistation sur le territoire du MALI. Les spécifications de ce règlement modifient ou

complètent celles de la Partie 1 qui, le cas échéant, s'appliquent aussi aux hélistations. Autrement dit, lorsqu'une question particulière fait l'objet d'une spécification dans la présente Partie, cette spécification l'emporte sur toute autre spécification de la Partie 1. Ce règlement a été rédigé en se basant uniquement sur l'annexe 14 volume 2.

- ***Partie 3 : Certification des aérodromes****.* Cette partie s'applique aux aérodromes terrestres et présente les règles types portant sur la certification des aérodromes situés sur le territoire du MALI. Ce règlement a été rédigé en se basant uniquement sur le Doc. OACI 9744-AN/969 – Manuel sur la certification des aérodromes.

RAM 08 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

- Ce règlement est composé de trois parties :
  - ***Partie 1 : Aviation de transport commercial – Avions****.* Cette partie du règlement prescrit les exigences relatives à une exploitation des avions effectuée par un exploitant agréé au MALI avec un avion immatriculé au MALI ; à une exploitation des avions effectuée au MALI par un exploitant agréé au MALI avec un avion immatriculé dans un Etat étranger ; à une exploitation effectuée au MALI par un exploitant ou un détenteur d'un certificat de transporteur aérien (CTA) d'un Etat étranger. Pour une exploitation hors du MALI, tous les pilotes et exploitants agréés par le MALI doivent respecter les exigences de la présente partie à moins que cela n'entraîne une violation des lois de l'État dans lequel ils opèrent. Pour la rédaction de ce règlement, il a été fait usage principalement du MCARs - Model of Civil Aviation Regulations, de l'annexe 6, Partie 1, du règlement européen EASA, de l'annexe 2 et accessoirement de l'annexe 1 .
  - ***Partie 2 : Aviation générale internationale*** *– Avions.* Cette partie du règlement définit les exigences minimales relatives à l'exploitation des avions concernant l'aviation générale. Ce règlement a été rédigé sur la base de l'annexe 6 Partie 2 à la Convention de Chicago.
  - ***Partie 3 : Vols internationaux des hélicoptères :*** Cette partie du règlement définit les exigences minimales relatives à l'exploitation des hélicoptères qui exécutent soit des vols de transport commercial international, soit des vols internationaux d'aviation générale. Ce règlement a été rédigé sur la base de l'annexe 6, Partie 3 à la Convention de Chicago.

RAM 09 – TRAVAIL AÉRIEN

- Ce règlement prescrit les exigences relatives à l'exploitation à but lucratif d'aéronefs pour des opérations spéciales de travail aérien incluant la cartographie aérienne, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêts, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, les sauts en parachute, la construction aérienne, l'héliportage, les excursions aériennes, l'inspection et la

surveillance aérienne, l'épandage aérien. Ce règlement a été rédigé en se basant principalement sur la FAR Part 11.

RAM 10 – INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS

- Ce règlement est composé de trois parties :
  - ***Partie 1 : Instruments et équipements pour le transport commercial international – Avions.*** Ce règlement prescrit les exigences minimales en matière d'instruments et d'équipements pour le transport commercial international – Avions. Il a été rédigé en se basant principalement sur le 14 CFR et l'annexe 6, 1ère Partie à la Convention de Chicago et accessoirement sur le règlement européen EASA.
  - ***Partie 2 : Instruments et équipements pour l'aviation générale internationale – Avions.*** Ce règlement prescrit les exigences minimales en matière d'instruments et d'équipements pour l'aviation générale internationale – Avions. Il a été rédigé en se basant uniquement sur l'annexe 6, Partie 2 à la Convention de Chicago.
  - ***Partie 3 : Instruments et équipements pour les vols internationaux d'hélicoptères***. Ce règlement prescrit les exigences minimales en matière d'instruments et d'équipements pour les vols internationaux d'hélicoptères. Il a été rédigé en se basant uniquement sur l'annexe 6 Partie 3 à la Convention de Chicago.

RAM 11 – RÈGLES DE L'AIR

- Ce règlement est composé de deux parties :
  - ***Partie 1 : Règles de l'air.*** En son article 12 la Convention de Chicago stipule : «Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables ». L'objet de ce règlement est de fixer le cadre réglementaire applicable au vol et à la manœuvre des aéronefs au MALI, au sens de l'article 12 de la Convention de Chicago, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 2 à la Convention.
  - ***Partie 2 : Services de la circulation aérienne***. Les exigences de ce règlement ainsi que celles de la Partie 1, régissent l'application des Procédures pour les services de

navigation aérienne — *Gestion du trafic aérien* (Doc. 4444, PANS-ATM) et des Procédures complémentaires régionales — *Règles de l'air et services de la circulation aérienne* (Doc. 7030). Ce règlement a trait à la subdivision de l'espace aérien et à l'établissement des organismes et services nécessaires pour assurer avec sécurité l'écoulement rapide et ordonné de la circulation aérienne. Il délimite nettement les fonctions respectives du service du contrôle de la circulation aérienne, du service d'information de vol et du service d'alerte. Il a pour but, conjointement avec la Partie 1, d'assurer l'écoulement de la circulation sur les routes aériennes internationales dans des conditions uniformes, afin d'accroître la sécurité et l'efficacité du transport aérien. Il a été rédigé en conformité avec les dispositions de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago et les règlements communautaires (UEMOA /CEDAO).

RAM 12 – CERTIFICATION DES OPERATEURS D'ASSISTANCE EN ESCALE

- Ce règlement détermine les critères de délivrance et de maintien de la validité, par le MALI, de l'agrément et du certificat d'opérateur d'assistance en escale relatifs à l'exercice de l'activité d'assistance en escale dans les aéroports du MALI. Il s'applique à toute personne ou organisme exerçant ou désireux d'exercer une activité d'assistance aux compagnies aériennes en escale dans les aéroports du MALI. Il a été rédigé en se basant sur l'AHM (Airport Handling Manual), les annexes 1, 8 et 6 Partie 1 à la Convention de Chicago.

RAM 13 – ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION.

- Ce règlement a pour objet de présenter les dispositions et procédures réglementaires définies par l'Autorité de l'Aviation Civile du MALI et régissant les enquêtes menées sous la responsabilité de l'Etat du MALI à la suite d'accidents ou d'incidents de l'aviation civile. Il établit entre autre, les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents survenus sur le territoire du MALI. Les dispositions de ce règlement s'appliquent également en dehors du territoire du MALI, aux enquêtes sur les accidents impliquant un aéronef immatriculé au MALI ainsi qu'aux enquêtes sur les incidents graves impliquant un aéronef immatriculé au MALI ou exploité par une entreprise établie au MALI. Sa rédaction est basée principalement sur l'annexe 13 à la convention de Chicago.

RAM 14 – RECHERCHE ET SAUVETAGE

- Ce règlement définit la politique générale en matière de recherches et de sauvetage (S.A.R) des aéronefs en détresse dans les zones de responsabilité Malienne. Il est dérivé principalement de l'annexe 12 à la Convention de Chicago et accessoirement des textes nationaux du MALI [Arrêté i N°04-022/MET-MDAC/MS-MEF-MATCL-MSIPC. en date du 09/02/05 Relatif à l'organisation et au

fonctionnement des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse et le Décret N°03-0524/P-RM en date du 09/12/03 portant création des Services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse en abrégé SAR].

RAM 15 – COMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

- Ce règlement a pour objet d'indiquer les exigences définies par l'Autorité et relatives aux systèmes de télécommunications aéronautiques. Il est applicable aux personnes, services, organismes publics et privés, exerçant une fonction relative à l'installation, à la maintenance ou à l'exploitation de systèmes de télécommunications aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.
- Il est composé de cinq parties :
  - ***Partie 1 Télécommunications Aéronautiques - Aides Radio à la Navigation Aérienne.*** Cette partie du règlement a été rédigée en conformité avec les dispositions de l'Annexe 10 volume 1 à la Convention de Chicago.
  - ***Partie 2 : Télécommunications Aéronautiques - Procédures de Télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de Procédures pour les Services de Navigation Aérienne***. Cette partie du règlement a été rédigée en conformité avec les dispositions de l'Annexe 10 volume 2 à la Convention de Chicago.
  - ***Partie 3 : Télécommunications Aéronautiques***. Cette partie du règlement a été rédigé en conformité avec les dispositions de l'Annexe 10 volume 3 à la Convention de Chicago qui est composé de deux parties :
    - *1ère Partie – Système de communication de données numériques ;*
    - *2ème Partie – système de communications vocales.*
  - ***Partie 4 : Télécommunications Aéronautiques -Systèmes de Surveillance et Anticollision***. Cette partie du règlement a été rédigée en conformité avec les dispositions de l'Annexe 10 volume 4 à la Convention de Chicago.
  - ***Partie 5 : Télécommunications Aéronautiques – Emploi du Spectre des Radiofréquences aéronautiques.*** Cette partie du règlement a été rédigée en conformité avec les dispositions de l'Annexe 10 volume 5 à la Convention de Chicago.

RAM 16 – ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE

- Ce règlement prescrit les exigences en matière de fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne au MALI. Il a été rédigé conformément aux dispositions de l'annexe 3 à la Convention de Chicago.

RAM 17 – UNITÉS DE MESURE

- Ce règlement contient des spécifications pour l'utilisation d'un système normalisé d'unités de mesure dans l'exploitation, en vol et au sol, dans le domaine de l'aviation civile au MALI. Ce système normalisé d'unités de mesure est en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 à la Convention de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Ces dispositions sont fondées sur le système international d'unités (SI) et sur certaines unités autres que les unités SI qui ont été jugées nécessaires pour répondre aux besoins particuliers de l'aviation civile internationale. Ce règlement est applicable à tous les aspects de l'exploitation en vol et au sol dans le domaine de l'aviation civile au MALI.

RAM 18 – SERVICES D'INFORMATION ET CARTES AÉRONAUTIQUES

- Ce règlement est composé de deux parties :
  - ***Partie 1 : Services d'information aéronautique*.** Ce règlement a pour objet d'indiquer les normes et règles définies par l'Autorité pour le Service d'Information Aéronautique. Ce Service est chargé de l'acheminement des renseignements et données nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale. Ce règlement est applicable aux personnes, services, organismes publics et privés, soumis à la législation de l'Etat du MALI et impliqués dans l'acheminement des renseignements et données nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale. Il a été rédigé conformément aux dispositions de l'annexe 15 à la Convention de Chicago .
  - ***Partie 2 : Cartes aéronautiques*.** Ce règlement prescrit les exigences en matière de type de cartes aéronautiques utilisées pour l'ensemble des phases d'un vol au départ et/ou à destination de l'Etat du MALI. Il a été rédigé conformément aux dispositions de l'annexe 4 à la Convention de Chicago.

RAM 19 – SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

- Ce règlement prescrit les exigences pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, à l'intérieur, à partir et destination du territoire du MALI. Ce règlement s'applique à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale. Il a été rédigé en utilisant principalement l'annexe 18 à la Convention de Chicago ainsi que le Doc. OACI 9284 – Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. De manière accessoire il a été fait usage des documents suivants : TMD de Transport Canada- Transport des marchandises dangereuses ; CAP 668 de la CAA anglaise - Transport by air of dangerous goods, munitions of war, sporting weapons and animals.

RAM 20 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- Ce règlement est composé de deux parties :
  - ***Partie 1 : Bruit des Aéronefs*.** Ce règlement a pour but de décrire et de présenter les méthodes de mesure du bruit des aéronefs, ainsi que les restrictions qu'il conviendrait d'apporter au bruit créé par les aéronefs qui est une source d'inquiétude pour les populations au voisinage des aéroports. Il détermine les principes directeurs relatifs à la certification acoustique et applicables aux différentes catégories d'aéronefs spécifiées dans les divers chapitres du règlement, lorsque lesdits aéronefs effectuent des vols internationaux. Il concerne les méthodes de mesure pour le contrôle du bruit, l'évaluation du bruit aux abords des aéroports et l'approche équilibrée de la gestion du bruit. Ce règlement est applicable à tous les avions immatriculés au MALI ou exploités au MALI, sauf dans les circonstances exceptionnelles prescrites dans les différents paragraphes de ce règlement. Il a été rédigé conformément aux dispositions de l'Annexe 16 de l'OACI Volume 1 - Bruit des Aéronefs.
  - ***Partie 2 : Emissions des Moteurs d'Aviation :*** L'Etat du MALI a conscience des effets néfastes que l'activité aérienne peut exercer sur l'environnement et qu'il sait qu'il lui incombe d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité du milieu humain. Ce règlement prescrit les normes relatives aux décharges de carburant ainsi que les normes concernant la certification des émissions, qui sont applicables aux catégories de moteurs d'aviation spécifiées dans les différents chapitres de ce règlement, dans la mesure où ces moteurs équipent des aéronefs qui participent à l'aviation civile internationale. Ce règlement est applicable à tous les aéronefs civils exploités au MALI et dont les moteurs sont construits après février 1982. Il a été rédigé conformément aux dispositions de l'Annexe 16 de l'OACI Volume 2 - Emissions des Moteurs d'Aviation.

0.2 RÈGLES DE CONSTRUCTION DES RAM

0.2.1.1 RÈGLES DE CONSTRUCTION DES RAM

(a) Les RAM sont subdivisés en Règlements, chaque Règlement traitant d'un sujet spécifique dans la plupart des cas relatif à une ou plusieurs annexes.

(b) Les règlements sont subdivisés en cinq niveaux hiérarchiques comme suit:

(1) *le numéro du règlement* : il fait référence au sujet principal ou spécifique traité ;

(2) *le chapitre :* il fait référence à une subdivision du règlement ;

(3) *le sous chapitre :* il fait référence à une subdivision du chapitre ;

(4) *la section* : elle fait référence au titre auquel sont rattachées les règles et peut être une subdivision du chapitre ou du sous chapitre ;

(5) *le paragraphe* : il fait référence au texte décrivant les règles. Tous les paragraphes sont numérotés alpha numériquement dans l'ordre hiérarchique suivant : (a) (1) (i) (A).

(c) Dans certains cas spécifiques où plus d'un paragraphe sont rattachés à un titre inférieur à une section, il a été introduit en cas de nécessité des sous sections dans le but d'une meilleure clarification. Dans ce type de cas, l'ordre de numérotation des paragraphes reste toujours rattaché à la section.

(d) **Le RAM** traite d'un sujet particulier des règlements correspondant généralement à une ou plusieurs annexes et porte un numéro de RAM comprenant un chiffre précédé de 0 ou de deux chiffres si le numéro est supérieur ou égal à 1;

exp : RAM 09 – Travail Aérien ; RAM 12 - Handling

(e) **Le chapitre** traite d'un aspect spécifique du RAM concerné. Il porte le numéro du RAM auquel il appartient, suivi du numéro d'ordre du chapitre avec un point de séparation entre les deux ; Exp :

(1) **9.3** – Hélicoptères avec charges externes - correspond au chapitre 3 du RAM 09

(2) **12.6** – Règles de Fonctionnement - correspond au chapitre 6 du RAM 12

(f) Les titres et numéros des chapitres sont en majuscules et en caractères de type «arial» de taille 16. Chaque chapitre fait l'objet d'un fichier séparé. Le chapitre est présenté sous un espacement avant et après de 12 avec interligne de 1.5.

(g) **Le Sous-chapitre** traite d'un élément constituant une subdivision à l'intérieur d'un chapitre. Le sous-chapitre porte un numéro comprenant trois chiffres séparés par des points. Le premier

chiffre indique le RAM. Le second chiffre indique le numéro du chapitre ; le troisième chiffre est le numéro d'ordre du sous-chapitre. Exp :

(1) **6.3.1** – Généralités - correspond au premier sous-chapitre du chapitre 3 du RAM 06

(2) **12.3.7** – Dérogations - correspond au sous-chapitre 7 du chapitre 3 du RAM 12

(h) Les titres et numéros des sous-chapitres sont en majuscules et en caractères de type «arial» de taille 14. Chaque sous chapitre selon l'importance du sujet fait l'objet d'un fichier séparé ou est rattaché au chapitre mais avec saut de page. Dans certains cas, le premier sous chapitre ne fait pas l'objet d'un saut de page. Le chapitre est présenté sous un espacement avant et après de 12 avec interligne de 1.5.

(i) **La section** peut être une subdivision du chapitre ou du sous chapitre selon les cas. Elle porte un numéro de quatre chiffres quel que soit le cas, indiquant respectivement les N° du RAM, du chapitre, du sous-chapitre, et le numéro d'ordre de la section. avec des points de séparation entre les chiffres. La section correspond au titre auquel se rattachent les règles ou normes.

(j) Les titres et numéros des sections sont en majuscules et en caractères de type «arial» de taille 12. La section est rattachée au chapitre et/ou au sous chapitre et ne fait pas l'objet d'un saut de page. La section est présentée sous un espacement avant et après de 12 avec interligne de 1.5. Exp:

(1) **2.1.2.9** désigne le RAM 02, chapitre 1, sous chapitre 2, section 9;

(2) **6.4.5.1** désigne le RAM 06, chapitre 4, sous chapitre 5, section 1.

(k) Les sections peuvent faire référence à des procédures d'application qui fournissent des exigences supplémentaires pour étayer le contenu de la section concernée. Une section peut faire référence à une ou plusieurs procédures d'application. La procédure d'application porte le N° de la section précédée du mot PA. Lorsque la section fait référence à plus d'une procédure d'application, le N° de la section est suivi des lettres dans l'ordre alphabétique. Exp :

(1) PA 2.2.1.1 - A ;

(2) PA 2.2.1.1 - B ;

(3) PA 2.2.1.1 - C.

(l) **La sous section :** est une subdivision de la section lorsque cela est rendu nécessaire par les circonstances. Elle porte un numéro de cinq chiffres quelque soit le cas, indiquant respectivement les N° du RAM, du chapitre, du sous-chapitre, de la section et le numéro d'ordre de la sous section. avec des points de séparation entre les chiffres.

(m) Les titres et numéros des sous sections sont en majuscules et en caractères de type «arial» de taille 10. La sous section est rattachée à la section et ne fait pas l'objet d'un saut de page. La sous section est présentée sous un espacement avant et après de 12 avec interligne de 1.5. Exp:

(1) **8.2.1.2.2** désigne le RAM 08, chapitre 2, sous chapitre 1, section 2, sous section 2;

(2) **13.4.1.5.2** désigne le RAM 13, chapitre 4, sous chapitre 1, section 5, sous section 2.

(n) L'ordre de numérotation alphabétique des règles de la sous section reste celui qui a commencé au début de la section.

(o) **Le paragraphe**: correspond au texte décrivant la règle et/ou la norme, ou la recommandation. Tous les paragraphes sont numérotés alpha numériquement dans l'ordre hiérarchique suivant : (a) (1) (i) (A) selon le niveau de précision voulu.

(p) Le texte des paragraphes est en minuscules et en caractères de type « arial » de taille 10. Il est présenté sous un espacement avant et après de 6 avec interligne de 1.5. Exp :

(1) **2.2.4.2 (a)** correspond au paragraphe (a) de la section 2.2.4.2 ;

(q) **Les définitions** utilisées à travers ces règlements sont organisées de la manière suivante :

(1) Certaines définitions générales applicables aux RAM sont données dans la section 0.2.1.5 du présent chapitre ;

(2) les définitions applicables à un seul RAM apparaissent au début du RAM concerné.

(r) **Les abréviations** utilisées à travers ces règlements sont organisées de la manière suivante :

(1) Certaines abréviations générales applicables aux RAM sont données dans la section 0.2.1.6 du présent chapitre ;

(2) les abréviations applicables à un seul RAM apparaissent à la dernière section du chapitre 1 du RAM concerné.

(s) **Les notes** dans les sections ou toute autre subdivision des RAM fournissent des exceptions, des explications et exemples à des exigences spécifiques. Elles sont en italiques et en caractères de type «arial» de taille 10 avec une présentation sous un espacement avant et après de 6 avec interligne de 1.5.

0.2.1.2 TERMINOLOGIE

(a) **La norme** : Cette notion correspond à toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Exploitants sont tenus de se conformer. Les règles au

niveau des Règlements du MALI sont établies en application stricte des dispositions de la Convention et de ses Annexes. Toute différence à ce niveau entre les RAM et les normes et pratiques recommandées de l'OACI fait l'objet d'une notification adressée par l'ANAC à l'OACI.

(b) **Pratique Recommandée :** l'on entend ici toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale. Lorsque de telles Recommandations sont reconduites au niveau des RAM, tous les exploitants sont appelés à s'efforcer de s'y conformer.

(c) Les appendices et suppléments qui sont contenus dans les annexes à la Convention, contiennent des dispositions transformées en procédures d'application (PA), ou jointes aux règlements et/ou sont simplement cités en référence et font partie intégrante des règlements..

(d) Dans les présents règlements, les mots suivants ont la signification suivante :

(1) « **Approuvé »** : signifie que l'Autorité a passé en revue la méthode, la procédure, le système ou le processus en question, et émis une approbation écrite formelle.

(2) « **Acceptable** » : signifie que l'Autorité a passé en revue la méthode, la procédure, le système ou le processus en question, et n'a ni refusé ni approuvé son utilisation ou sa mise en œuvre.

(3) « **Prescrit** » : signifie que l'Autorité a émis une procédure écrite, soit pour imposer une condition ou une procédure obligatoire, soit pour signifier une condition ou procédure à caractère discrétionnaire.

(4) « **Incluant** » : signifie comprenant mais non limité à.

(e) Les **règles** sont numérotées alphabétiquement. L'obligation est exprimée :

(1) soit par l'emploi du présent, du futur simple, exprimant une obligation ; exp :

(i) chaque aéronef doit être capable de…

(ii) chaque détenteur d'AOC gardera celui-ci à sa base…

(2) soit par l'utilisation d'expressions exprimant une interdiction telles que :

(i) nul ne peut exercer comme pilote si…

(ii) aucun titulaire d'AOC ne peut transporter des…

(iii) nul ne doit….

(f) Les **pratiques recommandées** sont présentées en *caractères italiques* et sont précédées de la mention : **Recommandation** en caractères gras. Dans certains cas, elles ne sont pas précédées de la mention recommandation mais tout simplement en italiques ou sont formulées en utilisant le conditionnel.

0.2.1.3 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Les RAM s'appliquent à toute personne physique ou morale qui exploite ou entretient :

(1) un aéronef immatriculé au MALI

(2) un aéronef immatriculé dans un autre pays contractant, exploité par un détenteur de Certificat d'Exploitant Aérien (AOC) délivré par le MALI, et entretenu selon les normes de l'état d'immatriculation, quel que soit le lieu où cet entretien est effectué.

(3) un aéronef exploité au MALI sous immatriculation étrangère.

(b) Ces Règlements régissant les personnes physiques ou morales détentrices de certificats ou licences délivrés sous ces règlements, s'appliquent aussi à toute personne physique ou morale qui exercerait une activité régie par une quelconque partie de ces règlements sans détenir le certificat, les spécifications d'exploitation, ou tout autre document requis comme partie intégrante de la certification.

(c) Les règlements traitant des sujets de manière générale indiquent les normes minimales concernant tous les aéronefs exploités au MALI. Les normes spécifiques applicables à un détenteur de certificat, sont applicables en cas d'opposition par rapport à une règle générale.

(d) Les opérateurs aériens étrangers menant une exploitation de transport aérien commercial vers, au départ de, ou à l'intérieur du MALI, sont régis par les dispositions des spécifications d'exploitation établies par l'Autorité à cet effet, et certaines dispositions spécifiques des RAM 10 et RAM 08 concernant le transport aérien commercial. Les Règlements destinés aux détenteurs d'AOC sont destinés aux opérateurs certifiés par l'Etat du MALI.

(e) Les présents règlements ne s'appliquent pas:

(1) aux aéronefs militaires de la République du MALI, lorsque ceux-ci manoeuvrent sous l'autorité du Ministère de la Défense Nationale;

(2) aux aéronefs militaires d'un pays autre que le MALI, dans la mesure où le Ministère de la Défense Nationale exempte ceux-ci de l'application du présent règlement;

(3) aux aéronefs d'Etat

(4) aux modèles réduits d'aéronefs, aux véhicules à coussins d'air et aux appareils munis d'ailes à effet de sol, sauf dispositions contraires du présent règlement.

0.2.1.4 PRÉSENTATION DES RAM

(a) Les RAM sont rédigés en langue française. Le format papier utilisé est de couleur blanche de préférence, assez résistant. L'impression recto verso n'est pas conseillée. Le format des pages est en principe celui du type commercial normalisé format A4 (21 * 29.7 cm).

(b) Toutes les pages sont perforées pour être classées sous couverture résistante à brochage mobile permettant une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.

(c) Les pages comportent une marge de 2.5cm de chaque côté.

(d) En format papier le règlement est présenté dans un classeur comprenant le corps des RAM et les procédures d'application correspondantes, séparés par un intercalaire. Lorsqu'il est composé de plusieurs parties, il est présenté en d'autant de classeurs que de Parties.

(e) Le contenu aussi bien des règlements que des procédures d'application est précédé des pages d'administration comprenant dans l'ordre :

(1) une liste des pages effectives,

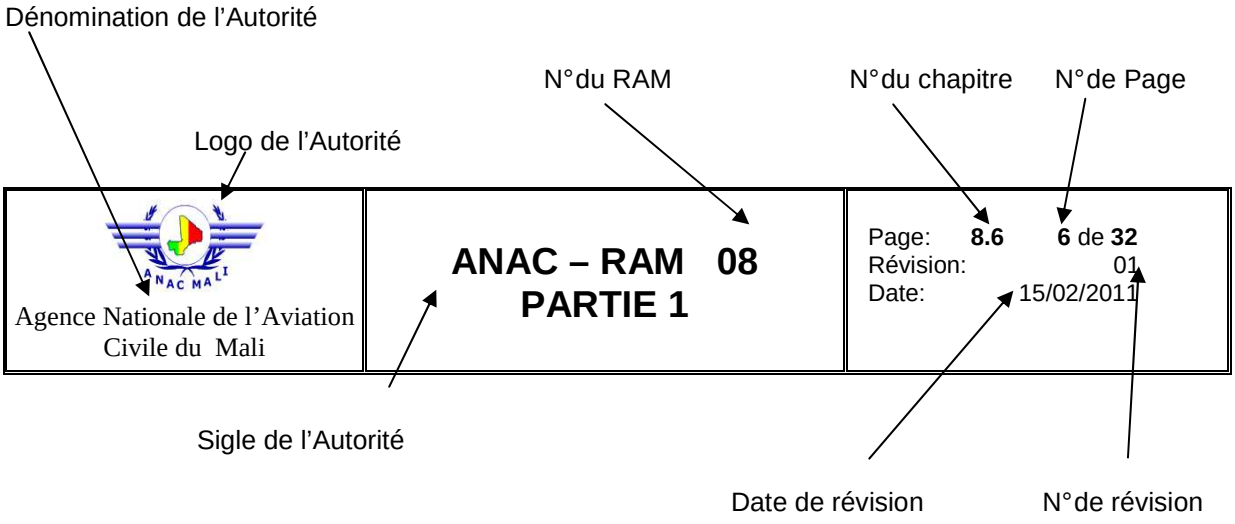
(2) un enregistrement des révisions,

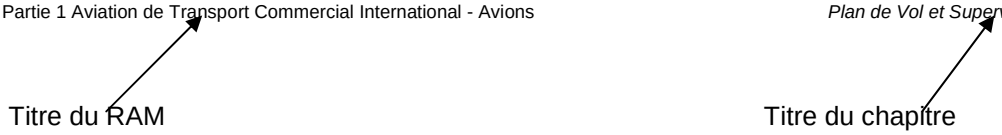
(3) une liste des amendements,

(4) une liste des références,

(5) une table des matières.

(f) Chaque page des RAM comprend une entête et pied de page se présentant de la manière suivante :





(1) le texte de la dénomination de l'Autorité dans l'entête de page est en caractères de type «Times New Roman» de taille 10 avec une présentation sous un espacement avant et après de 0 avec interligne simple le tout centré ;

(2) le sigle de l'Autorité ainsi que le N° du RAM sont en caractères de type «arial» de taille 14 avec une présentation sous un espacement avant et après de 0 avec interligne simple le tout centré ;

(3) tout le texte de la Page, Révision et Date est en caractères de type «arial» de taille 9 avec une présentation sous un espacement avant et après de 0 avec interligne simple, le N° de chapitre, le N° de page et le nombre total des pages étant en gras le tout centré à gauche ;

(4) le titre du RAM et le titre du chapitre sur le pied de page sont en minuscules et en caractères de type «arial» de taille 7 avec une présentation sous un espacement avant et après de 0 avec interligne simple, le titre du chapitre étant en italique. Les premières lettres des mots principaux sont en majuscules.

(g) Les procédures d'application sont présentées de la même manière que le corps des RAM avec comme particularité le N° de la PA en dessous du N° du RAM et avant , le N° de chapitre le mot PA. Le titre de la procédure d'application PA est présenté de la même manière que le chapitre du RAM.

0.2.1.5 DÉFINITIONS

(a) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement:

(1) ***acrobatie aérienne*** - Manoeuvre au cours de laquelle un changement de l'assiette d'un aéronef donne lieu à un angle d'inclinaison latérale de plus de 60 degrés, à une assiette inhabituelle ou à une accélération inhabituelle non compatibles avec le vol normal.

(2) ***aérodrome contrôlé*** - Aérodrome doté d'une unité de contrôle de la circulation aérienne en service.

(3) ***aérodrome de dégagement*** - Aérodrome vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il est inopportun d'atterrir à l'aérodrome de destination prévu.

(4) **aérodyne** - Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par des forces aérodynamiques.

(5) ***aéronef de catégorie transport*** - Avion certifié en application des dispositions du *Manuel de navigabilité* ou d'une norme de navigabilité équivalente, ou hélicoptère certifié en application des dispositions du *Manuel de navigabilité* ou d'une norme de navigabilité étrangère équivalente.

(6) ***aéronef IFR*** - Aéronef qui effectue un vol IFR.

(7) ***aéronef pour parachute à sustentation moteur*** Aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute.

(8) ***aéronef privé*** - Aéronef immatriculé à titre d'aéronef privé

(9) ***aéronef terrestre*** - Aéronef ne pouvant être utilisé pour des opérations normales sur l'eau.

(10) ***aéronef VFR*** - Aéronef qui effectue un vol VFR.

(11) ***aéroport*** - Aérodrome à l'égard duquel un certificat d'aéroport délivré en vertu du RAM 07 Partie 3 est en vigueur.

(12) ***Aérostat*** - Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par sa flottabilité.

(13) ***aile libre***- Planeur conçu pour transporter au plus deux personnes et ayant un poids au départ de 45 kg (99,2 livres) ou moins.

(14) ***aire de manoeuvre*** - Partie d'un aérodrome, autre qu'une aire de trafic, destinée au décollage et à l'atterrissage des aéronefs ainsi qu'aux mouvements des aéronefs connexes au décollage et à l'atterrissage.

(15) ***aire de mouvement***- Partie d'un aérodrome destinée aux mouvements des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manoeuvre et les aires de trafic.

(16) ***aire de trafic*** - Partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manoeuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement en carburant, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectées à de telles opérations. (*apron*)

(17) ***altitude minimale de descente*** - L'altitude ASL précisée dans le répertoire des routes et des approches pour l'approche de non-précision au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être effectuée jusqu'à ce que la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir ait été établie.

(18) ***altitude minimale en route***- L'altitude ASL la plus basse précisée dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, soit pour une zone désignée, soit entre deux points de repère sur une voie aérienne ou une route aérienne, qui permet une réception acceptable des signaux de navigation et qui satisfait aux critères de franchissement d'obstacles.

(19) ***appareillage*** - Instruments, mécanismes, équipements, appareils ou accessoires qui, à la fois:

(i) sont utilisés pour l'utilisation ou le contrôle d'un aéronef en vol, ou sont destinés à l'être;

(ii) sont installés dans l'aéronef ou fixés à celui-ci, ou sont destinés à l'être;

(iii) ne font pas partie de la cellule, du moteur ou de l'hélice de l'aéronef.

(20) ***approche aux instruments*** - Passage ordonné d'un aéronef IFR de la phase en route jusqu'à une position et une altitude à partir desquelles l'atterrissage peut être effectué ou la procédure d'approche interrompue peut être amorcée.

(21) ***approche de non-précision***- Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur l'azimut.

(22) ***approche de précision*** - Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur l'azimut et l'alignement de descente.

(23) ***APU*** *ou* ***groupe auxiliaire de bord*** - Groupe de puissance qui assure la rotation de l'arbre ou qui fournit de l'air comprimé, ou les deux, et qui n'est pas conçu pour servir à la propulsion directe de l'aéronef.

(24) ***ASDA*** *ou* ***distance accélération arrêt utilisable*** - S'entend, à l'égard d'une piste, de la longueur de roulement utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt, de la longueur de celui-ci. (*ASDA or accelerate-stop distance available*)

(25) ***ASL***- Au-dessus du niveau de la mer.

(26) ***ATS*** *ou* ***services de la circulation aérienne*** - S'entend des services du contrôle de la circulation aérienne et des services consultatifs.

(27) ***atterrissage***

(i) dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de prendre contact avec une surface d'appui, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action;

(ii) dans le cas d'un dirigeable, l'action de l'amarrer, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action.

(28) ***Autogire*** - Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui ne sont pas entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux.

(29) ***autorisation du contrôle de la circulation aérienne*** - Autorisation accordée par une unité de contrôle de la circulation aérienne qui autorise un aéronef à évoluer dans l'espace aérien contrôlé aux conditions qu'elle fixe.

(30) ***autorité de vol*** - Certificat de navigabilité, certificat spécial de navigabilité, permis de vol ou validation d'un document étranger qui atteste qu'un aéronef est en bon état de vol, délivré en

vertu du RAM 06, ou certificat de navigabilité étranger qui est conforme aux exigences visées à l'article 31 de la Convention.

(31) ***Avion*** - Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol.

(32) ***avion ultra-léger*** - Avion ultra-léger de type évolué ou avion ultra-léger de base.

(33) ***avion ultra-léger de base -*** Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

(i) une masse maximale au décollage de plus de 544 kg;

(ii) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (Vso) de 39 noeuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage.

(34) ***avion ultra-léger de type évolué*** - Avion dont la définition de type est conforme aux normes précisées dans le manuel intitulé *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué*.

(35) ***AWOS*** *ou* ***système automatisé d'observations météorologiques*** - Ensemble de capteurs météorologiques et de systèmes connexes conçus pour recueillir et diffuser par des moyens électroniques des données météorologiques. (*AWOS* or *automated weather observation system*)

(36) ***Ballon*** - Aérostat qui n'est pas entraîné par moteur.

(37) ***calendrier de maintenance*** - Calendrier exigé pour l'exécution des inspections et d'autres travaux de maintenance exigés en vertu du présent règlement.

(38) ***Cap*** - Orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille.

(39) ***Catégorie*** - S'entend :

(i) en ce qui concerne la délivrance des licences du membre d'équipage de conduite, de la classification de l'aéronef par avion, ballon, planeur, autogire, hélicoptère ou avion ultra-léger;

(ii) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, du regroupement d'aéronefs, selon l'utilisation prévue ou les limites d'utilisation, par catégorie normale, utilitaire, acrobatique, navette ou transport.

(40) ***ceinture de sécurité*** - Dispositif de retenue individuel qui se compose soit d'une ceinture sous-abdominale, soit d'une ceinture sous-abdominale et d'une ceinture-baudrier.

(41) ***certificat d'exploitation privée*** - Certificat qui autorise le titulaire à utiliser un aéronef pour le transport privé de passagers.

(42) ***certificat de conception de réparation*** - Document délivré par l' Autorité pour consigner l'approbation de la conception de réparation d'un produit aéronautique précisé dans le document à l'aide d'un numéro de série ou de toute autre marque d'identification propre au produit aéronautique et qui fait référence aux documents et aux données définissant la conception de réparation, ainsi que les restrictions et conditions applicables au produit aéronautique à la suite de cette modification de conception. La présente définition comprend une approbation de la conception de réparation.

(43) ***certificat de constructeur*** - Certificat qui autorise le titulaire à construire un produit aéronautique approuvé.

(44) ***certificat de type***

(i) Document délivré par l'Autorité qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice d'aéronef ou d'un appareillage d'aéronef est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique consignées dans les fiches de données de certificat de type. La présente définition comprend une homologation de type;

(ii) document délivré par l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type du produit aéronautique, qui équivaut à un document visé à l'alinéa (i) et qui a été accepté par l'Autorité aux fins de la délivrance d'un certificat de navigabilité. (*type certificate*))

(45) ***certificat de type supplémentaire -*** Document qui est délivré par l'Autorité pour consigner l'approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique et qui fait référence aux documents et aux données définissant la modification et les restrictions et les conditions applicables à la suite de cette modification. La présente définition comprend une homologation de type supplémentaire.

(46) ***certificat de type supplémentaire restreint -*** Certificat de type supplémentaire qui ne s'applique qu'aux produits aéronautiques qui y sont indiqués par un numéro de série ou une autre marque d'identification propre à ces produits. La présente définition comprend une homologation de type supplémentaire restreinte.

(47) ***certificat d'exploitation aérienne*** - Certificat délivré en vertu du RAM 06, qui autorise le titulaire à exploiter un service aérien commercial.

(48) ***certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage*** - Certificat délivré en vertu du RAM 02, qui autorise le titulaire du certificat à exploiter un service d'entraînement en vol.

(49) ***certification après maintenance*** - Certification faite après maintenance d'un produit aéronautique indiquant que la maintenance a été effectuée conformément aux dispositions du présent règlement et aux normes de navigabilité applicables.

(50) ***charge externe de classe A pour hélicoptère*** - Charge externe qui ne peut bouger librement, être larguée ni se trouver plus bas que le train d'atterrissage.

(51) ***charge externe de classe B pour hélicoptère*** - Charge externe qui peut être larguée et qui n'est pas en contact avec la terre, l'eau ou toute autre surface.

(52) ***charge externe de classe C pour hélicoptère*** - Charge externe qui peut être larguée et qui reste en contact avec la terre ou l'eau ou toute autre surface.

(53) ***charge externe de classe D pour hélicoptère*** - Charge externe avec une personne transportée à l'extérieur de l'aéronef ou avec toute charge externe autre qu'une charge externe de classe A, B ou C pour hélicoptère.

(54) ***circonstance opérationnelle imprévue*** - Événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne.

(55) ***circulation d'aérodrome*** - S'entend de l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et des aéronefs utilisés à un aérodrome ou dans son voisinage.

(56) ***classe*** - Relativement à la classification des avions, avions dont les caractéristiques d'utilisation sont similaires à celles des avions monomoteurs, des avions multimoteurs, des avions à moteurs en tandem, des avions terrestres ou des hydravions.

(57) ***consigne de navigabilité*** - Instruction délivrée par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité.

(58) ***Constructeur*** - Le titulaire d'un certificat de type pour un produit aéronautique ou, si aucun certificat de type n'a été délivré par le ministre, le fabricant du produit aéronautique.

(59) ***construction*** - Construction ou fabrication et assemblage à l'exception de la fabrication de pièces dans le cadre d'une réparation de produits aéronautiques. Sont comprises, dans le cas d'un aéronef nouvellement construit, toutes les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation.

(60) ***Convention de Chicago*** - La Convention relative à l'Aviation civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, avec ses modifications successives.

(61) décollage

(i) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de quitter une surface d'appui, y compris le roulement au décollage et les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action;

(ii) dans le cas d'un dirigeable, l'action de le libérer de tout amarrage, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action.

(62) définition de type - S'entend :

(i) des plans et spécifications, ainsi que la liste de ces plans et spécifications, nécessaires pour définir les caractéristiques de conception d'un produit aéronautique en conformité avec les normes applicables au produit aéronautique;

(ii) des renseignements sur les dimensions, les matériaux et les méthodes de construction nécessaires pour définir la résistance structurale d'un produit aéronautique;

(iii) des sections approuvées du manuel de vol de l'aéronef, lorsque les normes de navigabilité applicables l'exigent;

(iv) de la section des limites de navigabilité contenue dans les instructions de maintien de la navigabilité précisées aux chapitres applicables du *Manuel de navigabilité*;

(v) de toute autre donnée nécessaire permettant, par comparaison, de déterminer la navigabilité et, le cas échéant, les caractéristiques environnementales des dérivés du même type ou du même modèle d'un produit aéronautique.

(63) dirigeable - Aérostat entraîné par moteur.

(64) distance de décollage avec tous les moteurs opérants - Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de piste précisée dans les critères de certification de l'avion.

(65) distance de décollage avec un moteur inopérant - Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V1.

(66) distance de décollage exigée - Distance de décollage avec un moteur inopérant où 115 pour cent de la distance de décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs.

(67) ELT- Radiobalise de repérage d'urgence.

(68) en état de navigabilité - Se dit d'un produit aéronautique qui est en bon état de vol, qui présente la sécurité nécessaire pour un vol et qui est conforme à la définition de type applicable.

(69) ***en état de service*** - Se dit d'un aéronef ou d'une partie d'aéronef qui est en bon état de vol et qui peut être utilisé en toute sécurité.

(70) ***enfant en bas âge*** - Personne de moins de deux ans.

(71) ***ensemble de retenue d'enfant*** - Tout dispositif, sauf une ceinture de sécurité, qui est conçu pour retenir ou asseoir une personne ou en régler la position et qui est conforme aux normes de navigabilité applicables énoncées dans *Manuel de navigabilité*.

(72) ***entraînement en vol*** - Programme de formation constitué d'instruction au sol et d'entraînement à bord dispensé conformément au guide de l'instructeur de vol et au manuel de pilotage applicables à l'aéronef utilisé.

(73) ***entretien courant*** - Relativement à un produit aéronautique, le nettoyage, la lubrification et l'appoint des liquides, lorsqu'ils ne requièrent pas le démontage du produit.

(74) ***espace aérien contrôlé*** - Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.

(75) ***espace aérien inférieur*** - Espace aérien à l'intérieur du pays s'étendant en-dessous de 18000 pieds ASL.

(76) ***espace aérien intérieur du Nord*** - Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(77) ***espace aérien intérieur du Sud*** - Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(78) ***espace aérien réglementé*** - Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel les vols d'aéronef sont soumis aux conditions qui y sont spécifiées.

(79) ***espace aérien supérieur*** - Espace aérien à l'intérieur du pays s'étendant à partir de 18 000 pieds ASL.

(80) ***État contractant*** - État qui a ratifié la Convention de Chicago.

(81) ***excursion aérienne*** - Travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ.

(82) ***exploitant*** - Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ou infrastructures aéronautiques.

(83) ***exploitant aérien*** - Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne.

(84) ***exploitant de ballons*** - Le titulaire d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées - ballon.

(85) ***exploitant privé*** - Le titulaire d'un certificat d'exploitation privée.

(86) ***Fatigue.*** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil ou à une période d'éveil et/ou d'activité physique prolongée, qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.

(87) ***Federal Aviation Regulations*** - Document intitulé *Federal Aviation Regulations* publié par le gouvernement des États-Unis, avec ses modifications successives.

(88) ***FL*** *ou* ***niveau de vol*** - Altitude, exprimée en centaines de pieds, indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars.

(89) ***fréquence appropriée*** - Selon le cas :

(i) la fréquence radio assignée par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, devant être utilisée par le commandant de bord d'un aéronef;

(ii) la fréquence obligatoire devant être utilisée à un aérodrome ou dans son voisinage pour lequel une fréquence obligatoire a été assignée;

(iii) dans les cas non visés aux alinéas (i) et (ii), la fréquence assignée à un aérodrome ou à un espace aérien selon les directives de l'Autorité compétente.

(90) ***fréquence obligatoire*** - Fréquence VHF précisée par l'Autorité pour l'usage des aéronefs munis d'équipement de radiocommunications qui sont utilisés dans une zone MF.

(91) ***fusée*** - Projectile qui renferme son propre agent propulseur et dont le vol est assuré par la réaction qu'engendre un dégagement continu de gaz à dilatation rapide.

(92) ***gros avion*** - Avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres).

(93) ***Harnais de sécurité*** - Tout dispositif qui sert à retenir le torse et qui se compose d'une sangle diagonale simple passant sur l'épaule ou d'une paire de sangles passant sur les épaules.

(94) ***haute mer*** - Étendue d'eau, y compris la surface gelée de celle-ci, qui ne fait pas partie des eaux territoriales d'un État.

(95) ***hauteur de décision*** - Hauteur précisée dans le répertoire des routes et des approches à laquelle, au cours de l'approche de décision, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir n'a pas été établie.

(96) ***hélicoptère*** - Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui sont entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux.

(97) ***Héliport*** - Aérodrome utilisé ou destiné à être utilisé pour l'arrivée, l'atterrissage, le décollage ou le départ d'aéronefs pouvant effectuer des décollages et des atterrissages verticaux.

(98) ***IMC*** *ou* ***conditions météorologiques de vol aux instruments*** - Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages, qui sont inférieures aux minimums précisés dans les Règlements.

(99) ***inhalateur protecteur*** - Appareil conçu de façon à couvrir les yeux, le nez et la bouche, ou à couvrir le nez et la bouche dans les cas où un appareil accessoire assure la protection des yeux, et à protéger le porteur des effets de la fumée, du gaz carbonique ou de tout autre gaz nocif.

(100) ***inspection en vol*** - Utilisation d'un aéronef aux fins suivantes :

(i) l'étalonnage des aides à la navigation aérienne;

(ii) la surveillance ou l'évaluation des performances des aides à la navigation aérienne;

(iii) l'évaluation des obstacles.

(101) ***inspection obligatoire*** - Inspection d'un produit aéronautique exigée par un calendrier de maintenance, une limite de navigabilité ou une consigne de navigabilité, à moins que la consigne de navigabilité ne précise que l'inspection peut être effectuée par un membre d'équipage de conduite.

(102) ***instructions du contrôle de la circulation aérienne*** - Directives émises par une unité de contrôle de la circulation aérienne aux fins du contrôle de la circulation aérienne.

(103) ***itinéraire de vol*** - Renseignements qui doivent être déposés sous forme d'itinéraire de vol en application des Règlements.

(104) ***Jour*** - La période qui se situe entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir.

(105) ***LDA*** *ou* ***distance d'atterrissage utilisable*** - Longueur de piste à un aérodrome que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

(106) ***limite de navigabilité*** - Limite applicable à un produit aéronautique, qui se définit comme une limite de vie ou une tâche de maintenance qui est obligatoire comme condition du certificat de type.

(107) ***Liste d'écarts de configuration*** - Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'état de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

(108) ***local approprié*** - Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, est bien ventilée et est dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, qui est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments.

(109) ***Maintenance -*** Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

(i) les travaux élémentaires;

(ii) l'entretien courant;

(iii) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation.

(110) ***maintenance planifiée*** - Maintenance effectuée à intervalles prédéterminés en application du présent règlement, d'un calendrier de maintenance ou d'une consigne de navigabilité.

(111) ***manifestation aéronautique spéciale*** - Spectacle aérien, course aérienne à basse altitude, compétition d'acrobaties aériennes, rassemblement d'aéronefs ou festival de ballons.

(112) ***Manuel des espaces aériens désignés*** - Manuel qui contient les renseignements relatifs aux espaces aériens désignés.

(113) ***manuel de vol de l'aéronef*** - Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(114) ***manuel d'exploitation de la compagnie*** - Manuel établi par l'exploitant aérien, où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exercice de ses tâches.

(115) ***Manuel d'utilisation de l'aéronef*** - Manuel, acceptable pour l'autorité de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situation normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

(116) ***marchandises dangereuses*** -Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste officielle des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions.

(117) ***masque à mise rapide*** - Masque à oxygène qu'une personne peut fixer à son visage d'une seule main en cinq secondes et qui fournit aussitôt de l'oxygène.

(118) ***masse à vide*** - Dans le cas d'un aéronef, le poids total des éléments suivants qui en font partie ou sont transportés à bord :

(i) la cellule, y compris le rotor dans le cas d'un hélicoptère ou d'un autogire;

(ii) l'installation motrice;

(iii) le lest fixe;

(iv) le carburant inutilisable;

(v) la quantité maximale des fluides nécessaires à l'utilisation normale de l'aéronef, y compris l'huile, le liquide de refroidissement de l'installation motrice, le liquide hydraulique, le liquide de dégivrage et le liquide d'antigivrage, mais non l'eau potable, les liquides sous pression à l'usage des toilettes et les liquides destinés à être injectés dans les moteurs;

(vi) l'équipement installé.

(119) ***masse maximale admissible au décollage*** - La masse maximale au décollage autorisée pour un aéronef par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou prévue dans le certificat de type de l'aéronef.

(120) ***MEL*** *ou* ***liste minimale d'équipements*** - liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste établie par un exploitant est conforme à la MMEL de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

(121) ***membre d'équipage*** - Personne qui est chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(122) ***membre d'équipage de conduite*** - Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(123) ***membre d'équipage de conduite en disponibilité*** - Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné comme étant disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis.

(124) ***membre d'équipage de conduite en réserve*** - Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien ou l'exploitant privé a désigné pour demeurer à un endroit précis et ainsi être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis.

(125) ***membre de l'équipage de cabine*** - Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas les fonctions de membre d'équipage de conduite.

(126) ***message IFR du contrôle de la circulation aérienne*** - Message qui contient des instructions du contrôle de la circulation aérienne, une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, un compte rendu de position ou une procédure concernant la conduite d'un vol IFR.

(127) ***minima CAT II*** - S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minima d'une approche de précision CAT II précisés pour les pistes de cet aérodrome par l'Autorité.

(128) ***minima CAT III*** - S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minima d'une approche de précision CAT III précisés pour les pistes de cet aérodrome par l'Autorité.

(129) ***MMEL*** *ou* ***liste minimale d'équipements de référence*** - Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'état de conception, qui énumère les éléments d'aéronef dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(130) ***MMHD*** *ou* ***masse maximale homologuée au décollage*** - Masse désignée comme telle dans le certificat de type d'un aéronef.

(131) ***MOCA*** *ou* ***altitude minimale de franchissement d'obstacles*** - L'altitude ASL qui assure à l'aéronef IFR le franchissement de l'obstacle le plus élevé lorsque l'aéronef est sur une voie aérienne ou une route aérienne.

(132) ***modèle réduit d'aéronef*** - Aéronef dont la masse totale est d'au plus 35 kg (77,2 livres), qui est entraîné par des moyens mécaniques ou projeté en vol à des fins de loisirs et qui n'est pas conçu pour transporter des êtres vivants.

(133) ***modèle réduit de fusée*** - Fusée qui, à la fois :

(i) est munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 80 newton-secondes;

(ii) a une masse brute, moteurs compris, ne dépassant pas 500 g (1,1 livre);

(iii) est munie d'un parachute ou d'un autre dispositif qui retarde sa descente.

(134) ***modification majeure*** - Modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales.

(135) ***moteur le plus défavorable*** - Moteur dont la panne aurait l'effet le plus défavorable sur les performances ou la manoeuvrabilité de l'aéronef.

(136) ***navire*** - Bâtiment, bateau ou autre ouvrage flottant, autre qu'un aéronef, utilisé pour la navigation maritime.

(137) ***nombre de Mach vrai*** - Rapport de la vitesse vraie d'un aéronef à la vitesse locale du son à l'altitude de vol.

(138) ***norme de navigabilité*** - Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

(139) ***NOTAM*** - Avis donné aux aviateurs concernant la création, la modification ou l'état de tout service, installation ou procédure aéronautique, ou les dangers compromettant la sécurité aérienne, dont la connaissance est essentielle au personnel participant à des opérations aériennes.

(140) ***nuit*** - La période qui se situe entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente. (*night*)

(141) ***ornithoptère*** - Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement.

(142) ***passager*** - Personne, autre qu'un membre d'équipage, transportée à bord d'un aéronef.

(143) ***période de repos minimale*** - Période pendant laquelle le membre d'équipage de conduite ou de cabine est libre de tout service, sans être interrompu par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé, et bénéficie de la possibilité d'obtenir au moins huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié ainsi que le temps requis pour s'y rendre et en revenir et le temps requis pour les soins d'hygiène personnelle et pour les repas.

(144) ***période de service de vol*** - Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'avion s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage..

(145) ***personnel navigant commercial*** - Membre d'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, à qui des fonctions ont été assignées dans l'intérêt des passagers à bord d'un aéronef servant au transport de passagers. (*flight attendant*)

(146) ***petit aéronef*** - Avion ayant une masse maximale admissible au décollage de 5 700 kg (12566 livres) ou moins ou hélicoptère ayant une masse maximale admissible au décollage de 2 730 kg (6 018 livres) ou moins.

(147) ***pièce à vie limitée*** - Pièce qui, comme condition du certificat de type, ne peut dépasser en service une durée précise ou un nombre précis de cycles de fonctionnement.

(148) ***pièce commerciale -*** S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce qui répond aux conditions suivantes :

(i) elle n'est ni expressément conçue ni produite pour utilisation comme produit aéronautique;

(ii) elle est fabriquée selon une spécification ou une description figurant au catalogue et est marquée selon un système d'identification du fabricant;

(iii) la défaillance de celle-ci ne nuit pas au maintien de la sécurité du vol, ni au décollage de l'aéronef, ni à l'atterrissage de celui-ci.

(149) ***pièce standard*** - S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce fabriquée conformément à une spécification qui, à la fois :

(i) est établie, publiée et mise à jour par une organisation établissant des normes consensuelles ou un organisme gouvernemental;

(ii) comprend des critères en matière de conception, de construction, d'essai et d'acceptation ainsi que des exigences relatives à l'identification.

(150) ***Pilote commandant de bord*** - Pilote désigné par l'exploitant ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre de vol.

(151) ***pilote de sécurité*** - Pilote qui agit comme vigie pour un autre pilote qui utilise un aéronef en vol aux instruments simulé.

(152) ***plan de vol*** - Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol qui doivent être transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

(153) ***plan de vol exploitation*** - Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

(154) ***plan de zone de travail aérien*** - Plan de gestion du risque qui s'applique au travail aérien proposé.

(155) ***planeur*** - Aérodyne qui n'est pas entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques de l'air sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol.

(156) ***planeur propulsé*** - Avion qui possède les caractéristiques de vol d'un planeur lorsque les moteurs sont inopérants.

(157) ***poids au départ*** - Poids total d'une aile libre ou d'un avion ultra-léger prêt pour le vol, y compris le poids de l'équipement, des instruments, du carburant et de l'huile, à l'exclusion :

(i) du poids des occupants;

(ii) du poids de tout ensemble flotteur ayant un poids maximal de 34 kg (74,93 livres);

(iii) du poids de tout dispositif de parachute balistique.

(158) ***procédure d'approche aux instruments*** - Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

(159) ***procédure d'approche interrompue*** - Procédure à suivre, si pour quelque raison que ce soit après avoir effectué une approche aux instruments, l'atterrissage n'est pas poursuivi.

(160) ***prolongement d'arrêt*** - Aire rectangulaire au sol à l'extrémité d'une piste dans le sens du décollage, de même largeur que la piste, aménagée de façon à permettre à un avion de s'y immobiliser en cas de décollage interrompu.

(161) ***propriétaire*** - Dans le cas d'un aéronef, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales.

(162) ***référence visuelle requise*** - Dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche vers une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou les aides visuelles qui, vues par le pilote, lui permettent d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position en vue de continuer l'approche et de compléter l'atterrissage.

(163) ***région de calage altimétrique*** - L'espace aérien inférieur précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(164) ***région de contrôle*** - Espace aérien contrôlé précisé comme région de contrôle du nord ou région de contrôle du sud dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, qui s'étend verticalement vers le haut à partir d'une altitude ou d'une altitude-pression précisées.

(165) ***région de contrôle de l'Arctique*** - Espace aérien contrôlé, compris dans l'espace aérien intérieur du Nord, qui est précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(166) ***région de contrôle terminal*** - Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel est fourni un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR.

(167) ***réparation*** - Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure,pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

(168) ***révision majeure*** - Processus de remise en état qui comprend le démontage, l'inspection, la réparation ou le remplacement de pièces, le remontage, le réglage, la finition et la mise à l'essai d'un produit aéronautique, et qui garantit que le produit aéronautique est en tous points conforme aux tolérances de service précisées dans les instructions applicables au maintien de l'état de navigabilité.

(169) ***roulage au décollage avec tous les moteurs opérants*** - Distance depuis le début du roulage au décollage jusqu'au point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de la piste précisée dans les critères de certification de l'avion.

(170) ***roulage au décollage avec un moteur inopérant*** - Distance depuis le début du roulage au décollage jusqu'à un point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de l'altitude de piste lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V1.

(171) ***roulage au décollage exigé*** - Roulage au décollage avec un moteur inopérant ou 115 pour cent du roulage au décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs.

(172) ***route*** - Projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille.

(173) ***route aérienne*** - Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(174) ***RVR*** *ou* ***portée visuelle de piste*** - Distance maximale à laquelle le pilote d'un aéronef qui se trouve sur l'axe d'une piste peut s'attendre à voir les marques apposées sur la surface de la piste ou les feux qui la délimitent ou en indiquent l'axe.

(175) ***services aériens spécialisés*** - La cartographie aérienne, les levés topographiques aériens, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêt, la lutte contre l'incendie, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, les sauts en parachute, la construction

aérienne, l'héliportage, les excursions aériennes, la formation au pilotage, l'inspection et la surveillance aériennes, et l'épandage aérien.

(176) ***services consultatifs de la circulation aérienne*** - Fourniture, par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou par une station d'information de vol, de renseignements concernant la sécurité aérienne, y compris l'information météorologique pour l'aviation et les rapports sur l'état des aérodromes et des aides à la radionavigation. La présente définition ne comprend pas la communication des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne.

(177) ***services d'information de vol***

(i) la diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique pour les aérodromes de départ, de destination et de dégagement, le long de la route de vol proposée;

(ii) la diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique aux aéronefs en vol;

(iii) la réception, le traitement et la mise à exécution de plans de vol et d'itinéraires de vol, et des modifications et des annulations de plans de vol et d'itinéraires de vol;

(iv) l'échange de l'information relative aux plans de vol avec des organismes ou des administrations publiques, qu'ils soient nationaux ou étrangers, ou avec des unités des services de la circulation aérienne étrangères;

(v) la diffusion de toute information relative à la circulation connue au sol et dans les airs.

(178) ***service de transport aérien*** - Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens -- effets personnels, bagages, fret - à bord d'un aéronef entre deux points.

(179) ***service d'entraînement en vol*** - Service aérien commercial qui est exploité pour dispenser l'entraînement en vol.

(180) ***spectacle aérien*** - Présentation ou démonstration aérienne menée par un ou plusieurs aéronefs en présence d'un rassemblement de personnes invitées.

(181) ***station*** - Installation utilisée pour fournir des informations ou des services aéronautiques.

(182) ***station au sol*** - Emplacement au sol muni d'un poste émetteur et récepteur permettant les communications bilatérales en phonie avec un aéronef.

(183) ***station d'information de vol*** - Station au sol qui fournit des services consultatifs de la circulation aérienne, des services d'information de vol et des services de secours d'urgence en vue d'assurer la sécurité des mouvements des aéronefs.

(184) ***surface*** - Toute surface au sol ou sur l'eau, y compris une surface gelée.

(185) ***temps dans les airs*** - Pour la tenue des dossiers techniques, la période qui commence au moment où l'aéronef quitte la surface pour se terminer au moment où il touche la surface au point d'atterrissage suivant.

(186) ***temps de service au poste de pilotage*** - Le temps que passe un membre d'équipage de conduite à exercer ses fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol.

(187) ***temps de service de vol*** - Période qui commence lorsque le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour un vol, ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en réserve, et se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin du vol final. Sont compris le temps nécessaire pour effectuer toute fonction assignée par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé ou un déléguée de l'Autorité avant l'heure de présentation au travail, ainsi que le temps nécessaire pour que les techniciens d'entretien d'aéronefs puissent exécuter leurs tâches avant ou après un vol.

(188) ***temps de vol*** - Le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

(189) ***TODA*** *ou* ***distance de décollage utilisable*** - Distance de roulage utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement dégagé, de la longueur de celui-ci que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable.

(190) ***TORA*** *ou* ***distance de roulage utilisable au décollage*** -- Longueur de piste que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulage au sol d'un avion au décollage.

(191) ***travail aérien*** - Service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol.

(192) ***travaux élémentaires*** - Tâches qui sont énoncées comme travaux élémentaires dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(193) ***turbulence légère*** - Turbulence qui produit momentanément des changements d'altitude ou d'assiette faibles et irréguliers ou turbulence qui produit des secousses faibles, rapides et assez régulières sans entraîner de changements importants d'altitude ou d'assiette.

(194) ***type*** - S'entend :

(i) en ce qui concerne la délivrance des licences du personnel, d'une marque et d'un modèle de base particuliers d'aéronefs, y compris les modifications qui y sont apportées et qui n'en changent pas la manoeuvrabilité ou les caractéristiques de vol;

(ii) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, la classification d'aéronefs dont les caractéristiques de conception sont similaires.

(195) ***UHF*** - Ultra haute fréquence.

(196) ***unité ATC*** *ou* ***unité de contrôle de la circulation aérienne*** - Selon le cas :

(i) un centre de contrôle régional qui fournit le service de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR;

(ii) une unité de contrôle terminal qui fournit le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR qui sont utilisés dans une région de contrôle terminal;

(iii) une tour de contrôle de la circulation aérienne qui fournit, à un aérodrome donné, le service du contrôle de la circulation aérienne.

(197) ***unité de formation au pilotage*** - S'entend :

(i) dans le cas d'un avion ou d'un hélicoptère, du titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

(ii) dans le cas d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger, d'un club, d'une école ou de tout autre organisme qui dispense l'entraînement en vol. (

(198) ***UTC*** - Temps universel coordonné.

(199) ***utilisateur*** - Dans le cas d'un aéronef, la personne qui a la possession de l'aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire.

(200) ***véhicule aérien non habité -*** Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord.

(201) ***VFR*** - Règles de vol à vue.

(202) ***VFR OTT*** - VFR au-dessus de la couche.

(203) ***VHF*** - Très haute fréquence.

(204) ***visibilité au sol*** - S'entend, dans le cas d'un aérodrome, de la visibilité à cet aérodrome communiquée dans une observation météorologique, selon le cas :

(i) par une unité de contrôle de la circulation aérienne;

(ii) par une station d'information de vol;

(iii) par une station radio d'aérodrome communautaire;

(iv) par un AWOS utilisé par le ministère des Transports, le ministère de la Défense nationale ou les Services chargés de l'environnement atmosphérique dans le but d'effectuer des observations météorologiques pour l'aviation;

(v) par une station radio au sol exploitée par un exploitant aérien. (*ground visibility*)

(205) ***visibilité en vol*** - Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

(206) ***VMC*** *ou* ***conditions météorologiques de vol à vue*** - Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages.

(207) ***voie aérienne*** - Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.

(208) ***vol IFR*** - Vol effectué selon les règles de vol aux instruments.

(209) ***vol VFR*** - Vol effectué selon les règles de vol à vue.

(210) ***vol VFR spécial*** - Vol VFR autorisé par une unité de contrôle de la circulation aérienne et qui est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle en VMC.

(211) ***zone dangereuse*** - Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel des activités présentant un danger pour les aéronefs en vol pourraient avoir lieu aux périodes indiquées dans ce manuel.

(212) ***zone de contrôle*** - Espace aérien contrôlé précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés* qui, sauf indication contraire de ce manuel, s'étend verticalement vers le haut à partir de la surface de la terre jusqu'à 3 000 pieds AGL inclusivement.

(213) ***zone de travail aérien*** - Zone délimitée dans le plan de zone de travail à l'intérieur de laquelle un travail aérien est effectué et qui est située au-dessus d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou au-dessus d'une zone où des personnes sont susceptibles de se rassembler ou dans une zone adjacente à celle-ci.

(214) ***zone MF*** - Zone de dimensions précises comprenant la surface et l'espace aérien qui sont situés dans le voisinage d'un aérodrome non contrôlé et :

(i) pour laquelle une fréquence obligatoire a été assignée;

(ii) à l'égard de laquelle des procédures de compte rendu spécifiques sont applicables;

(iii) qui est précisée comme zone MF.

0.2.1.6 ABRÉVIATIONS

(1)	**AGL**	Au-dessus du niveau du sol (A*bove Ground Level*.)
(2)	**ANAC**	Agence Nationale de l'Aviation Civile du MALI
(3)	**ALS**	Système d'éclairage d'approche (*Approach Light System*)
(4)	**ASR**	Radar de Surveillance d'Aéroport (*Airport Surveillance Radar*).

(5)	**ATC**	Contrôle du Trafic Aérien (*Air Traffic Control*).
(6)	**CAS**	Vitesse Calibrée (*Calibrated Air Speed*).
(7)	***CAT II***	Catégorie II (Category II). ;
(8)	***CEDEAO***	Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest
(9)	**CONSOL**	ou *CONSOLAN* (*low or medium frequency long range navigational aid*)
(10)	**DH**	Hauteur de Décision (*Decision Height*.)
(11)	**DME**	Equipement de Mesure de Distance (*Distance Measuring Equipment*)
(12)	**EAS**	Vitesse Air Equivalente (*equivalent airspeed*.)
(13)	**EFVS**	*enhanced flight vision system*.
(14)	**FAA**	Administration Fédérale de l'Aviation (US) (*Federal Aviation Administration*).
(15)	**FM**	(*fan marker*)
(16)	**GS**	(*glide slope*).
(17)	**HIRL**	Système d'éclairage piste haute Intensité (*High-intensity runway light system*).
(18)	**IAS**	(*indicated airspeed*.)
(19)	**IFR**	Règle de Vol aux Instruments (*instrument flight rules*.)
(20)	**ILS**	Système d'Atterrissage aux Instruments (*Instrument landing system*).
(21)	**IM**	Signal ILS de la balise intérieure (*ILS inner marker*.)
(22)	**INT**	(*intersection*)
(23)	**LDA**	(*localizer-type directional aid*)
(24)	**LFR**	(*Low-frequency radio range*)
(25)	**LMM**	(*compass locator at middle marker*)
(26)	**LOC**	(*ILS localizer*)
(27)	**LOM**	(*compass locator at outer marker*)
(28)	**M**	Nombre de mach (*mach number*)
(29)	**MAA**	Atitude IFR Maximum Autorisée (*maximum authorized IFR altitude*).
(30)	**MALS**	(*medium intensity approach light system*)

(31) **MALSR** (*medium intensity approach light system with runway alignment indicator lights*).

(32) **MCA** Altitude Minimale de survol (*minimum crossing altitude*).

(33) **MDA** Altitude Minimale de descente (*Minimum Descent Altitude*).

(34) **MEA** Altitude Minimale en route IFR (*minimum en route IFR altitude*).

(35) **MM** Signal balise intermédiaire ILS (*ILS middle marker*).

(36) **MOCA** (*minimum obstruction clearance altitude*).

(37) **MRA** (*minimum reception altitude*).

(38) **MSL** Niveau moyen de la mer (*mean sea level*).

(39) **NDB (ADF)** (*nondirectional beacon*) (automatic direction finder).

(40) **NOPT** (*no procedure turn required*).

(41) **OACI** Organisation de l'Aviation Civile Internationale;

(42) **OEI** Un moteur Inopérant (*one engine inoperative*).

(43) **OHADA** *Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires*

(44) **OM** Balise ILS extérieure (*ILS outer marker*).

(45) **PAR** Approche de Précision au Radar (*precision approach radar*).

(46) **RAIL** (*runway alignment indicator light system*).

(47) **RBN** Balise Radio (*radio beacon*).

(48) **RCLM** Axe de la piste (*runway centerline marking*).

(49) **RCLS** Système d'éclairage de l'axe de la piste (*runway centerline light system*).

(50) **REIL** Eclairage d'Identification de Fin de Piste (*runway end identification lights*).

(51) **RR** Station basse ou moyenne fréquence (*low or medium frequency radio range station*)

(52) **RVR** Visibilité sur la piste (*runway visual range as measured in the touchdown zone area*)

(53) **SALS** Système d'éclairage pour approche courte (*short approach light system*)

(54) **SSALS** Système éclairage pour approche courte simplifiée (*simplified short approach light syst.*)

(55) **SSALSR** Système éclairage pour approche courte simplifiée avec balises alignement piste (*simplified short approach light system with runway alignment indicator lights*).

(56) **TACAN** Système de navigation aérienne tactique (*ultra-high frequency tactical air navigational aid*).

(57) **TAS** Vitesse Réelle (*true airspeed*).

(58) **TCAS** Système anti-collision (*a traffic alert and collision avoidance system*)

(59) **TDZL** Eclairage de Zone de toucher (*touchdown zone lights*)

(60) **TVOR** Station VOR (*very high frequency terminal omnirange station*)

(61) **UEMOA** Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

(62) **VA** Vitesse de manoeuvre de conception (*design maneuvering speed*).

(63) ***V*B** Vitesse de conception pour intensité maxi de rafale(*design speed for maximum gust intensity*)

(64) **VC** Vitesse de croisière de conception (*design cruising speed*)

(65) **VD** Vitesse de décrochage de conception (*design diving speed*)

(66) ***V*DF/*M*DF** Vitesse de décrochage démontrée (*demonstrated flight diving speed*).

(67) ***V*EF** Vitesse à laquelle le moteur critique est supposé tomber en panne au cours du décollage(*speed at which the critical engine is assumed to fail during take-off*)

(68) ***V*F** Vitesse de conception volet (*design flap speed*)

(69) ***V*FC/*M*FC** Vitesse maxi pour les caractéristiques de stabilité (*maximum speed for stability characteristics*)

(70) ***V*FE** Vitesse maxi volets sortis(*maximum flap extended speed*)

(71) ***V*FTO** Vitesse fin décollage(*final takeoff speed*)

(72) ***V*H** Vitesse maxi au niveau de vol avec puissance maxi continue(*maximum speed in level flight with maximum continuous power*)

(73) ***V*LE** Vitesse maxi trains sortis (*maximum landing gear extended speed*)

(74) ***V*LO** Vitesse maxi de manœuvre des trains(*maximum landing gear operating speed*)

(75) ***V*LOF** Vitesse d'envol (*lift-off speed*)

(76)	***V*MC**	Vitesse de contrôle mini avec moteur critique en panne (*minimum control speed with the critical engine inoperative*)
(77)	***V*MO/*M*MO**	Vitesse maxi en exploitation (*maximum operating limit speed*)
(78)	***V*MU**	(*means minimum unstick speed*)
(79)	***V*NE**	Vitesse à ne jamais dépasser (*never-exceed speed*)
(80)	***V*NO**	Vitesse de croisière maxi structurale (*maximum structural cruising speed*).
(81)	***V*R**	Vitesse à la rotation (*rotation speed*)
(82)	***V*REF**	(*reference landing speed*)
(83)	***V*S**	(*the stalling speed or the minimum steady flight speed at which the airplane is controllable*)
(84)	VS_0	(*the stalling speed or the minimum steady flight speed in the landing configuration*)
(85)	VS_1	(*the stalling speed or the minimum steady flight speed obtained in a specific configuration*)
(86)	***V*SR**	vitesse de décrochage de référence(*reference stall speed*)
(87)	VSR_O	vitesse de décrochage de référence en configuration atterrissage(*reference stall speed in the landing configuration*)
(88)	VSR_1	(*reference stall speed in a specific configuration*)
(89)	***V*SW**	(*speed at which onset of natural or artificial stall warning occurs*)
(90)	**VTOSS**	(*takeoff safety speed for Category A rotorcraft*)
(91)	***V*X**	(*speed for best angle of climb*)
(92)	***V*Y**	(*speed for best rate of climb*)
(93)	***V*1**	the maximum speed in the takeoff at which the pilot must take the first action (e.g, apply brakes, reduce thrust, deploy speed brakes) to stop the airplane within the accelerate-stop distance. V_1 also means the minimum speed in the takeoff, following a failure of the critical engine at V_{EF}, at which the pilot can continue the takeoff and achieve the required height above the takeoff surface within the takeoff distance.
(94)	***V*2**	(*take-off safety speed*)
(95)	***V*2min**	(*minimum takeoff safety speed*).

(96) **VHF** Emission à très haute fréquence (*very high frequency*)

(97) **VOR** (*very high frequency omnirange station*)

(98) **VORTAC** (*collocated VOR and TACAN*).

0.3 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES CERTIFICATS ET LICENCES

0.3.1.1 INSPECTION ET OBLIGATION DE PRÉSENTATION DE PERMIS ET LICENCES

(a) *Licences de Pilotes:*

(1) Pour exercer comme pilote d'un aéronef civil immatriculé au Mali, un pilote doit avoir en sa possession, sur lui ou directement accessible dans l'aéronef, sa licence valide de pilote ou une autorisation spéciale délivrée conformément à ces règlements, à cet effet.

(2) Pour exercer comme pilote d'un aéronef civil immatriculé à l'étranger, dans l'espace aérien du Mali, un pilote doit être titulaire d'une licence valide de pilote, et avoir cette licence en sa possession, sur lui ou directement accessible dans l'aéronef.

(b) *Licence d'instructeur en vol :* Toute personne détentrice d'une licence d'instructeur en vol, doit avoir cette licence ou tout autre document acceptable pour l'Autorité, en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef au moment où elle exerce une activité liée au privilège de cette licence.

(c) *Autre licence d'activité aéronautique :* Toute personne contrainte par cette partie des règlements à disposer d'une licence d'activité aéronautique, doit avoir cette licence en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef ou sur son site de travail, au moment où elle exerce une activité liée au privilège de cette licence.

(d) *Certificat Médical*: Toute personne contrainte par cette partie des règlements à disposer d'un certificat médical valide doit avoir ce certificat en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef ou sur son site de travail, au moment où elle exerce une activité liée au privilège de ce certificat.

(e) *Certificat d'école de pilotage et d'école de techniciens de maintenance aéronautique :* Tout détenteur de certificat d'école de pilotage ou de certificat provisoire d'école de pilotage ou de certificat d'école de techniciens de maintenance aéronautique, doit exposer ce certificat dans un endroit de l'école normalement accessible au public et visible.

(f) *Certificat de Centre de Formation*: Tout détenteur de Certificat de Centre de Formation doit exposer ce certificat de façon à ce qu'il soit visible, dans un endroit accessible au public, au siège principal du centre de formation.

(g) *Certificat de Navigabilité d'aéronef:* Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef doit exposer le Certificat de Navigabilité de cet aéronef dans la cabine de l'aéronef ou à l'entrée du poste de pilotage

(h) *Certificat d'Organisme de Maintenance Agréé (OMA) :* Tout détenteur de certificat d'Organisme de Maintenance Agréé doit exposer ce certificat de façon à ce qu'il soit visible, dans un endroit accessible au public au siège principal de cet OMA.

(i) *Inspection de licence* : Toute personne détenant une licence d'activité aéronautique ou de membre d'équipage, un certificat médical ou une autorisation requise suivant ces Règlements, doit présenter ce document pour inspection sur demande :

(1) de l'Autorité ; ou

(2) tout représentant de l'ordre à l'échelon national ou local.

0.3.1.2 CHANGEMENT DE NOM

(a) Tout détenteur de licence ou de certificat émis sous ces Règlements peut postuler pour un changement de nom sur une licence ou un certificat. Il devra joindre à toute requête de ce genre :

(1) le certificat ou la licence concernée

(2) une copie du certificat de mariage (si le mariage en est la raison), une décision du tribunal, ou tout autre document attestant du changement de nom.

(b) L'Autorité devra restituer au postulant le document spécifié au paragraphe (a) ci-dessus.

0.3.1.3 CHANGEMENT D'ADRESSE

(a) Nul détenteur de licence d'activité aéronautique, ou de certificat d'école de pilotage ou d'école de maintenance aéronautique ne peut continuer à exercer son activité au titre du privilège de la licence ou du certificat, au-delà de 30 jours, après un changement dans son adresse postale permanente sans avoir notifié par écrit à l'Autorité la nouvelle adresse postale permanente, ou l'adresse de son domicile courant si l'adresse postale permanente comprend un numéro de boîte postale.

0.3.1.4 REMPLACEMENT D'UN CERTIFICAT D'ACTIVITÉ AÉRIENNE OU CERTIFICAT MÉDICAL OU RAPPORT D'ÉVALUATION SUITE A UNE PERTE OU DESTRUCTION

(a) Tout postulant ayant perdu ou détruit un des documents ci-dessous émis suivant ces Règlements devra en solliciter le remplacement par demande écrite adressée au service désigné à cet effet par l'Autorité :

(1) une licence d'activité aéronautique;

(2) un certificat médical;

(3) un rapport d'évaluation de connaissances.

(b) Le professionnel aéronautique ou postulant devra spécifier sur sa demande

(1) le nom du professionnel aéronautique ou du postulant ;

(2) l'adresse postale permanente ou si cette adresse postale permanente comprend un numéro de boîte postale, l'adresse du domicile courant de la personne ;

(3) une copie de la pièce d'identité du postulant ;

(4) toute information disponible concernant :

(i) le grade, numéro et date d'émission de la licence, ainsi que des qualifications, si applicable ;

(ii) la date de l'examen médical, si applicable;

(iii) la date où l'évaluation de connaissance a eu lieu, si applicable.

(c) A réception du fac-similé de l'Autorité confirmant que le document déclaré perdu ou détruit avait bien été émis, un professionnel de l'aéronautique peut utiliser le fac-similé en lieu et place du document perdu ou détruit pour une période allant jusqu'à 60 jours en attendant l'obtention d'un duplicata du document perdu.

0.3.1.5 FALSIFICATION, REPRODUCTION FRAUDULEUSE, OU MODIFICATION DE DEMANDES, CERTIFICATS, LOGBOOKS, RAPPORTS OU ENREGISTREMENTS

(a) Nul n'est autorisé à effectuer ou faire effectuer sur aucune licence, certificat, qualification, ou autorisation, émis suivant ces Règlements, ainsi que leur formulaire de demande ou de duplicata :

(1) une déclaration frauduleuse ou intentionnellement falsifiée ;

(2) des saisies frauduleuses ou intentionnellement falsifiées de données, requises par ces Règlements, telles que inscriptions au log-book, enregistrement de données de navigabilité, rapports, ou dans le but de démontrer une conformité aux exigences de ces Règlements ;

(3) aucune reproduction à des fins frauduleuses ;

(4) aucune modification.

(b) Toute personne confondue d'avoir commis un quelconque acte prohibé suivant le paragraphe (a) ci-dessus de cette section encoure le risque de la révocation ou la suspension de sa licence, sa qualification, son certificat ou son autorisation.

0.3.1.6 RENONCIATION, SUSPENSION OU RÉVOCATION DE LICENCES OU DE CERTIFICAT

(a) Toute licence ou certificat issu suivant ces Règlements cesse d'être effectif s'il fait l'objet d'une renonciation, une révocation ou une suspension.

(b) Tout détenteur de licence ou certificat émis suivant ces Règlements et qui a fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation, devra restituer cette licence ou ce certificat à l'Autorité sur demande de l'Autorité.

0.3.1.7 RENOUVELLEMENT DE DEMANDE APRÈS RÉVOCATION

(a) Sauf dispositions contraires de l'Autorité, aucune personne, dont la licence, le certificat, la qualification ou l'autorisation a fait l'objet d'une révocation, ne peut postuler pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation pendant une année après la date de révocation.

0.3.1.8 RENOUVELLEMENT DE DEMANDE APRÈS SUSPENSION

(a) Sauf dispositions contraires de l'Autorité, aucune personne, dont la licence fait l'objet d'une suspension, ne peut postuler pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation pendant la période de suspension.

0.3.1.9 RENONCIATION VOLONTAIRE OU ÉCHANGE DE LICENCE

(a) Tout détenteur de licence ou certificat émis suivant ces Règlements peut y renoncer volontairement pour:

(1) annulation;

(2) émission d'une licence de niveau inférieur ; ou

(3) une autre licence avec des qualifications spécifiques annulées.

(b) Tout postulant pour une renonciation volontaire à une licence devra joindre à sa demande la déclaration suivante signée ou son équivalent « Je fais cette demande pour des raisons qui me sont propres, sachant pertinemment que ma (inclure la désignation de la licence ou qualification concernée) ne pourra m'être délivrée que si je passe à nouveau les tests prescrits à cet effet ».

0.3.1.10 INTERDICTION D'EXERCER EN CAS DE DÉFICIENCE MÉDICALE

(a) Aucune personne détentrice d'un certificat médical valide émis au titre de ces Règlements n'est autorisée à exercer une activité pour laquelle ce certificat médical est requis si la personne:

(1) sait ou a des raisons de savoir que sa condition médicale courante ne lui permettrait pas de satisfaire aux exigences pour l'obtention de ce certificat médical ; ou

(2) prend des médicaments, ou suit un traitement lié à une condition médicale, qui a pour conséquence de rendre cette personne inapte par rapport aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat médical

0.3.1.11 TESTS ET RAPPORTS CONCERNANT LES NARCOTIQUES ET L'ALCOOL

(a) Tout employé qui exerce des activités, de façon directe ou sous contrat via un détenteur de certificat en accord avec les dispositions de ces Règlements, et pour lesquelles activités une licence, une qualification, ou une autorisation prescrite par ces Règlements est requise, peut :

(1) se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, ou une autorisation pour une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus ;

(2) voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant ces Règlements suspendu ou révoqué.

(b) Toute personne soumise à ces Règlements et qui serait confondue de violation d'une quelconque disposition réglementaire nationale en liaison avec la culture, le traitement, la fabrication, la vente, la détention, la possession, le transport, ou l'importation de substances narcotiques, marijuana, ou autres drogues analogues peut :

(1) se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, une licence, ou une autorisation pour une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus;

(2) voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant ces Règlements suspendu ou révoqué.

(c) Toute personne soumise à ces Règlements et qui refuserait de se soumettre à un test de détection de taux d'alcoolémie dans le sang sur demande d'un représentant de la loi ou qui refuserait de fournir ou d'autoriser la communication des résultats de ces tests demandés par l'Autorité peut :

(1) se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, une licence, ou une autorisation pour une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus ; et

(2) voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant ces Règlements suspendu ou révoqué.

0.4 EXEMPTIONS ET ÉQUIVALENT DE SÉCURITÉ

0.4.1.1 EXEMPTIONS ET ÉQUIVALENT DE SÉCURITÉ

(a) Nul ne peut introduire de procédure en conflit avec les procédures prescrites par les présents Règlements sauf en cas de nécessité, et que l'Autorité n'ait approuvé le cas correspondant d'équivalent de sécurité.

0.5 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES AVEC L'AUTORITÉ

0.5.1.1 INSPECTION DE L'AÉRONEF, DEMANDE DE DOCUMENTS ET INTERDICTIONS

(a) Le propriétaire ou l'utilisateur d'un aéronef doit, après avoir reçu un avis de l'Autorité, permettre l'inspection de l'aéronef conformément à l'avis.

(b) Toute personne doit soumettre un document d'habilitation délivré sous ces Règlements ou un dossier technique ou tout autre document aux fins d'inspection selon les conditions précisées dans la demande faite par un officier de police judiciaire, un agent mandaté par l'Autorité si cette personne, selon le cas:

(1) est le titulaire d'un document d'habilitation délivré sous ces Règlements ;

(2) est le propriétaire, l'utilisateur ou le Commandant De Bord d'un aéronef à l'égard duquel un document d'habilitation délivré sous ces Règlements, un dossier technique ou un autre document est conservé;

(3) a en sa possession un document d'habilitation délivré sous ces Règlements, un dossier technique ou un autre document relatif à un aéronef ou à un service aérien commercial.

(c) Il est interdit :

(1) de prêter un document d'habilitation délivré sous ces Règlements à une personne qui n'y a pas droit selon le présent règlement, ou de laisser une telle personne l'utiliser;

(2) de mutiler, de modifier ou de rendre illisible volontairement un document d'habilitation délivré sous ces Règlements.

(d) Pour l'application de la présente section , « autres documents » comprend tous les écrits, papiers et divers registres établis, gardés ou tenus par le propriétaire, l'utilisateur ou le commandant de bord d'un aéronef afin de consigner toute intervention, activité, performances ou utilisation de l'aéronef ou de consigner les activités du propriétaire, de l'utilisateur ou des membres d'équipage de cet aéronef, qu'il s'agisse ou non de documents qui doivent être établis, gardés ou tenus à jour selon ces Règlements.

0.5.1.2 MOTIFS ADMINISTRATIFS DE SUSPENSION, D'ANNULATION OU DE REFUS DE RENOUVELER

(a) Outre les motifs précisés dans chaque Règlement spécifique, l'Autorité peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation délivré suivant ces Règlements dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(1) le titulaire du document d'habilitation délivré sous ces Règlements l'a remis volontairement à l'Autorité (Renonciation volontaire);

(2) le document d'habilitation délivré sous ces Règlements a été volontairement mutilé, modifié ou rendu illisible;

(3) l'aéronef visé par le document d'habilitation délivré sous ces Règlements a été détruit ou désaffecté;

(4) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'habilitation délivré sous ces Règlements sont abandonnés.

0.5.1.3 AVIS DE REFUS DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUVELLEMENT ET AVIS DE SUSPENSION OU D'ANNULATION

(a) Toute mesure de suspension, retrait ou de refus de délivrance d'un document d'habilitation émis ou devant être émis sous ces Règlements en application de la section 8.6.1.3 du RAM 08 fera l'objet d'un avis de la part de l'Autorité destiné à l'exploitant concerné au plus tard dans les trente jours qui suivent la date où une telle décision a été prise par l'autorité. L'avis délivré par l'Autorité, comprendra les renseignements suivants :

(1) une description des faits reprochés;

(2) en cas de suspension par l'Autorité, du document d'habilitation délivré sous ces Règlements, la durée de celle-ci;

(3) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension ou d'annulation prise par l'Autorité, mais qu'une demande écrite peut être faite auprès du Tribunal, pour que la mesure soit suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la requête.

(b) L'avis délivré par l'Autorité en application de la section 8.6.1.3 du RAM 08 comprend les renseignements suivants:

(1) la date de prise d'effet de la suspension;

(2) la durée prévue ou les conditions sous lesquelles la suspension prend fin;

(3) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension.

0.5.1.4 RESTITUTION D'UN DOCUMENT D'HABILITATION DÉLIVRÉ SOUS CES RÈGLEMENTS

(a) Lorsqu'un document d'habilitation délivré sous ces Règlements est suspendu ou annulé, le titulaire doit le restituer à l'Autorité immédiatement après la date de la prise d'effet de la suspension ou de l'annulation.

0.5.1.5 TENUE DES DOSSIERS

(a) Les systèmes d'enregistrement, y compris les documents sur fichiers et autres supports électroniques , qui ne sont pas composés d'enregistrements sur papier, peuvent être utilisés pour satisfaire aux exigences du présent règlement en matière de tenue des dossiers, si les conditions suivantes sont réunies :

(1) des mesures sont prises pour s'assurer que les dossiers qu'ils contiennent sont protégés, par un moyen électronique ou d'autres moyens, contre la perte ou la destruction par inadvertance ou l'altération;

(2) une copie des dossiers qu'ils contiennent peut être imprimée sur papier et fournie à l'Autorité sur demande de cette dernière.

0.6 ADMINISTRATION ET GESTION DES RAM

0.6.1.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

(a) Chaque Exploitant est Responsable de l'état d'effectivité de la documentation technique qu'elle utilise, et de la Documentation Réglementaire mise à sa disposition par l'ANAC. Il en assure la mise à jour et le suivi de l'effectivité par rapport aux publications de l'ANAC pour les Règlements, par rapport aux publications des constructeurs et équipementiers pour la documentation technique des aéronefs et du matériel connexe.

(b) Tout détenteur de certificat ou de permis d'exploitant aéronautique délivré au titre de ces RAM, doit disposer d'au moins un exemplaire de ces Règlements à jour de tous les amendements et révisions publiés par l'ANAC, et mettre à la disposition de son personnel soit ces Règlements à jour, soit leur transcription suivant un système interne propre à son exploitation et conforme aux provisions de ces Règlements à jour.

0.6.1.2 RESPONSABILITÉS DE L'ANAC

(a) Les dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago impliquent l'obligation pour chaque état contractant d'établir son propre règlement de navigabilité et précisent que « *Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne* ». En prévision des difficultés que certains états pourraient rencontrer à se conformer, ces mêmes dispositions stipulent à l'article 38 de la Convention de Chicago que : « *Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI),les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.* »

(b) L'ANAC qui est l'organe créé par l'État du Mali et mandaté par lui pour veiller à l'application de ces dispositions se doit donc

(1) *Par rapport à l'OACI*,

(i) de veiller à ce que toutes les normes, mesures, procédures et recommandations, ainsi que les modifications courantes à ces dispositions soient étudiées, répertoriées

par ses propres services et intégrées de façon appropriée dans ses Règlements Nationaux.

(ii) de s'assurer que toutes les disparités, résultant d'écarts volontaires retenus et assumés par l'ANAC au nom de l'état du Mali, fassent l'objet des notifications à l'Organisation Internationale prévues à l'article 38 de la Convention de Chicago.

(2) *Par rapport aux exploitants sous sa surveillance* **:**

(i) de tenir à jour un fichier de tous les détenteurs de ces Règlements avec les adresses des destinataires du courrier concernant les informations techniques.

(ii) d'assurer le service de diffusion des amendements et modifications courants aux règlements, à tous les détenteurs de ces Règlements,

(iii) d'assurer un suivi des retours d'information des exploitants sur la prise en compte de ces modifications

(iv) d'exercer un contrôle, lors des inspections sur le terrain, que les documents en usage sont réellement à jour.

0.6.1.3 RÉVISIONS ET MISE À JOUR DES DOCUMENTS

(a) Tous les amendements apportés aux Règlements Aéronautiques du Mali sont normalement diffusés par l'ANAC sous forme de révisions normales, éditées chaque fois que nécessaire, soit pour apporter une correction ou rajouter des données, soit pour se recaler par rapport à une modification au niveau des dispositions de l'OACI.

(b) Lors de chaque diffusion de révisions normales, l'ANAC édite et envoie à l'attention de chaque détenteur de Règlements un package comprenant :

(1) une nouvelle édition des pages révisées ;

(2) une description sommaire de la nature et des raisons des modifications ; effectuées sur la page de garde pour chaque amendement ;

(3) une fiche normale d'enregistrement des révisions avec la date d'édition ;

(4) une fiche d'instruction sur l'incorporation de la révision ;

(5) une nouvelle liste des pages effectives à jour, prenant en compte les nouvelles révisions

(6) un accusé de réception pour chaque envoi séparé.

(c) Lorsque l'urgence du sujet traité le justifie, l'ANAC peut émettre, entre deux éditions normales d'amendements, des packages de révisions temporaires. En « hard copy » les révisions temporaires sont imprimées sur papier de couleur jaune, et sont transmises avec une fiche d'instruction pour l'incorporation et une fiche d'enregistrement des révisions temporaires.

(d) Les pages retirées et remplacées sont systématiquement et immédiatement détruites.

(e) L'ANAC collecte et enregistre les accusés de réception signés et retournés par les détenteurs des documents.

0.6.1.4 PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT

(a) Tout amendement est effectué par l'insertion des pages nouvelles et le retrait des pages à remplacer.

(b) Chaque amendement est daté et numéroté, ces indications étant reportées sur chaque page modifiée.

(c) Une indication succincte, mais suffisamment explicite, des changements qui ont motivé l'émission de l'amendement est formulée sur la liste des amendements.

(d) Cette liste des amendements est un récapitulatif des amendements successifs et permet d'établir le suivi des changements intervenus.

(e) Elle indique la liste des pages à remplacer (ou ajouter ou annuler) et comporte une colonne intitulée *"Motif".* Cette colonne est renseignée par page amendée ou groupe de pages si l'amendement concerne plusieurs pages consécutives.

(f) Chaque page amendée comporte, au niveau du changement, un trait vertical d'épaisseur 1 pt dans la marge de gauche pour souligner la partie amendée.

(g) Dans le cas où l'amendement serait motivé seulement par une modification de pagination, le trait est porté au niveau du numéro de page.